MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 10 / 15. FEBRUAR 2023

Tänak-Sieg bei Rallye Schweden

Ford kann doch noch gewinnen

MotoGP-Technik

Neue Bikes mit großen Flügeln

MotoGP-Interview

Bagnaia erwartet mehr Gegenwehr

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 10

F1: Sauber, McLaren & Alpha Tauri

Mittelfeld-Teams enthüllen Neuwagen

MotoGP: Testfahrten in Sepang

Ducati kommt stark aus der Winterpause

Formel E: Premiere in Indien

Vergne beendet lange Sieglos-Serie

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Mit dem neuen C43 will Alfa/Sauber ins Mittelfeld **S. 4**
Formel 1 Die Neuen von McLaren, Williams und Alpha Tauri **S. 6**
Formelsport Aktuelle News aus den Formel-Serien **S. 9**
Historie Fords Geschichte durch die F1-Jahrzehnte **S. 10**
Formel E Vergne triumphiert, Jaguar schlägt sich selbst **S. 12**
Sportwagen Interview mit NLS-Geschäftsführer Mike Jäger **S. 14**
Sportwagen Peugeot-Technikchef Jansonnie im Gespräch **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 17**
Rallye-WM Tänak erlöst Ford mit einem Sieg in Schweden **S. 18**
Rallye-WM Heimsieg in der WRC2 für Oliver Solberg **S. 22**
Rallye Weitere Hintergründe und News aus der Szene **S. 23**
Tourenwagen Aktuelles aus NASCAR, TCR und Co. **S. 26**
Tourenwagen-Historie Start in die Klasse-1-Ära 1993 **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Weltmeister Francesco Bagnaia **S. 30**
MotoGP Ducati beim Test-Auftakt 2023 schon dominant **S. 32**
MotoGP Die Techniktricks der Testfahrten in Sepang **S. 34**
Motorrad-WM Ex-Weltmeister Manuel Poggiali wird 40 **S. 36**
Motorrad-WM Weitere Neuigkeiten aus den WM-Klassen **S. 36**
Straßensport Aktuelle News aus Superbike, IDM und Co. **S. 38**
Offroad-Historie Rückblick auf 100 Jahre Speedway **S. 40**
Offroad US-Supercross Tampa und weitere Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

14 Nürburgring Langstrecken-Serie: Der neue NLS-Geschäftsführer Mike Jäger im Interview

VLN

22 WRC2: Oliver Solberg feiert in Schweden einen Heimsieg und bekräftigt damit seine Ambitionen auf den WM-Titel

OLIVER SOLBERGS OFFICE

10 F1-Historie: Die bewegte Geschichte von Ford in der Königsklasse hatte viele Höhen – aber auch Tiefen

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

30 MotoGP-Interview: Weltmeister Francesco Bagnaia über seine neue Ducati GP23

MOTOGP

40 100 Jahre Speedway: Zum goldenen Jubiläum der Drifter blickt MSa zurück

JOHN SOMERVILLE

MSa-Paddock

ZU COOLE MITFAHRGELEGENHEIT

Bei noch immer desolaten Flugabfertigungen nur mit Handgepäck zu einer Winterrallye zu reisen ist Herausforderung genug. Ergo lehnte unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn trotz Schneestiefeln und Ski-Unterwäsche bei klirrender Kälte die angebotene Mitfahrt im offenen Oldtimer vom Servicepark zum Hotel dankend ab.

ZUM DIENST IM PARADIES

Während es in Europa frostig ist, laufen die MotoGP-Motoren in den Tropen von Malaysia auf Hochtouren. Um alle Entwicklungen und Neuigkeiten mitzubekommen, rückten die MSa-Reporter Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati gemeinsam in Sepang ein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erfolg im Umbruch?

Alfa-Sauber will sich im Mittelfeld der Formel 1 behaupten und das ein oder andere Highlight setzen. Beim Design des C43 hat sich das Schweizer Team von den Branchengrößen inspirieren lassen. Eine bessere Zuverlässigkeit stand weit oben im Lastenheft.

Von: **Andreas Haupt**

Über den Winter kam es bei Sauber, das mit Titelsponsor Alfa Romeo in eine letzte gemeinsame Saison geht, zum Stühlerücken. Ferrari lockte Frédéric Vasseur nach Maranello. Audi kaufte die ersten 25 Prozent und installierte mit Andreas Seidl einen neuen CEO im Unternehmen. Der deutsche Premiumhersteller bereitet den Einstieg für 2026 vor. Seidl zieht dabei im Hintergrund die Fäden. Alessandro Alunni Bravi darf den verkappten Teamchef spielen.

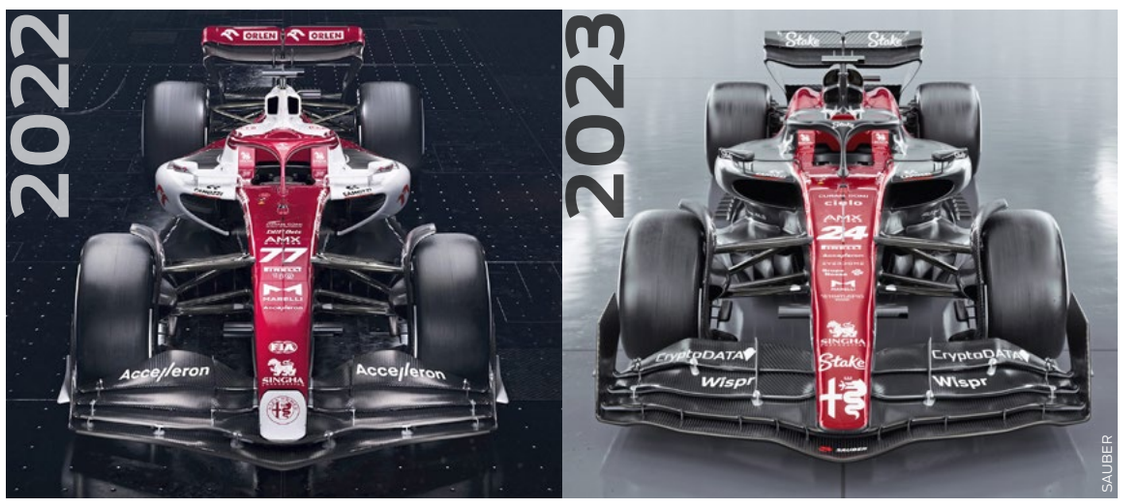
Saubers Umbruch ist ein positiver. Hinwil investiert in neue Werkzeuge, in die Software für die Entwicklungstools und in die Produktion. In der letzten Saison ging es bereits aufwärts in der WM-Tabelle: von der neunten auf die sechste Position. Daran will der Rennstall 2023 anknüpfen, auch wenn es offiziell kein festgelegtes Ziel gibt. Für Ansagen sei das Mittelfeld zu dicht gestaffelt. Man erwarte, dass es dort in der kommenden Formel-1-Saison noch enger zugehen wird.

Vor diesem Hintergrund muss Sauber vor allem eine Baustelle aufräumen: die Zuverlässigkeit. Acht technische Ausfälle verzeichnete man 2022. Teilweise trug Motoren-Partner Ferrari die Schuld, teilweise man selbst.

Investition ins Heck

Die Schwächen bei der Standfestigkeit mit der Power Unit musste Ferrari über den Winter beheben. Sollte das gelingen, dürfte der Sechszylinder-Turbo wieder zu alter Stärke zurückkehren. Im zweiten Saisonteil 2022 hatte Ferrari sich und seinen Kunden auferlegt, mit zum Teil drastisch reduzierter Leistung zu fahren. Das kostete Performance.

Sauber fasst sich an die eigene Nase. „Dieses Team stand in der Vergangenheit für zuverlässige Autos. Dahin müssen wir zurückkehren“, fordert Technikchef Jan Monchaux. Dafür haben die Verantwortlichen an den internen Prozessen gearbeitet. Stichwort: Qualitätsmanagement. Und dafür wurde das neue Auto umge-



Alt gegen Neu: Andere Lackierung, ähnlicher Vorderbau. Die Ingenieure investierten hauptsächlich ins Heck

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SAUBER

Bottas und Zhou bleiben die Fahrer: Beide müssen sich steigern – speziell am Start. Das neue Auto soll nun auch schnelle Kurven können

baut. „Wir hatten im letzten Jahr eine ziemlich extreme Kühlkonfiguration. Das in Verbindung mit unserer damaligen Hinterradaufhängung hat uns in ein Korsett gezwängt. Wir konnten während der Saison keinen Umbau vollziehen“, schildert der oberste Ingenieur. Mit dem neuen C43 war es möglich – und man sieht es dem jetzt schwarz-roten Rennwagen an. An der Form der Seitenkästen, der Motorabdeckung und der Hinterradaufhängung. „Wir haben ein paar Lösungen implementiert, die uns neue Wege für die Weiterentwicklung des Autos eröffnen.“

Die Front erinnert stark an den alten C42. Der Frontflügel wirkt wie eine Mischung aus Launch-Modell 2022 und der Version, die in Suzuka ans Auto kam. Monchaux schildert, warum der Vorderbau im Verhältnis nur brav weiterentwickelt wurde: „Im vorderen Teil bekommst du für dein Investment weniger Rundenzeit raus als hinten. Wir wollten deshalb lieber eine Sache richtig machen, als fünf Gerichte gleichzeitig zu kochen.“

Ab den Vorderrädern nach hinten wird es interessant. Der Seitenkasten erinnert vorn mit dem schlitzartigen Lufteinlass an den Ferrari F1-75 aus dem Vorjahr. Allerdings ist der Unterschnitt am C43 ausgeprägter.

Sauber lag bereits 2022 am Gewichtslimit. Deshalb nutzt man das alte Chassis weiter. Die Ressourcen wurden in andere Fahrzeugbereiche gesteckt.

Vorbild Ferrari & Red Bull

Beim hinteren Teil des Seitenkastens hat Alfa-Sauber bei Red Bull kopiert. Eine steile Rampe führt die saubere Luft auf der Oberseite hinab in Richtung Unterboden-Außenkante, Diffusor-Dach und unterer Heckflügel. Unter der Verkleidung ordnete man die Kühler neu an. Auf den ersten Bildern lässt sich zudem gut erkennen, dass die Ingenieure an der Geometrie und Anordnung der Hinterradaufhängung gearbeitet haben. Um hier Fortschritte zu erzielen, baute Sauber das Getriebegehäuse um. Man produziert es seit 2022 selbst. Die Innereien stammen von Ferrari.

Die Motorabdeckung mit einem ausgeprägten Mittelplateau kennen wir von Red Bull und McLaren. Über eine Wulst wird die Luft zum Heck gelenkt. Die Lösung hilft dem Heckflügel und dem oberen Element des Unterflügels – genannt Beam Wing –, den Sauber wellenförmig auslegt.

Das neue Regelwerk für den Unterboden zwang die Ingenieure zu einer Neukonstruktion. Das Äußerste der vier Leitbleche am Eingang zum Unterboden wuchs. Die seitliche Kante vor den Hinterrädern muss um 1,5 Zentimeter nach oben gehoben sein. Alfa-Sauber hat sich etwas einfallen lassen und unterteilt diesen Bereich in neun Lamellen. Sie erzeugen jeweils kleine Vortex-Generatoren. Das sind bewusst verursachte Luftwirbel.

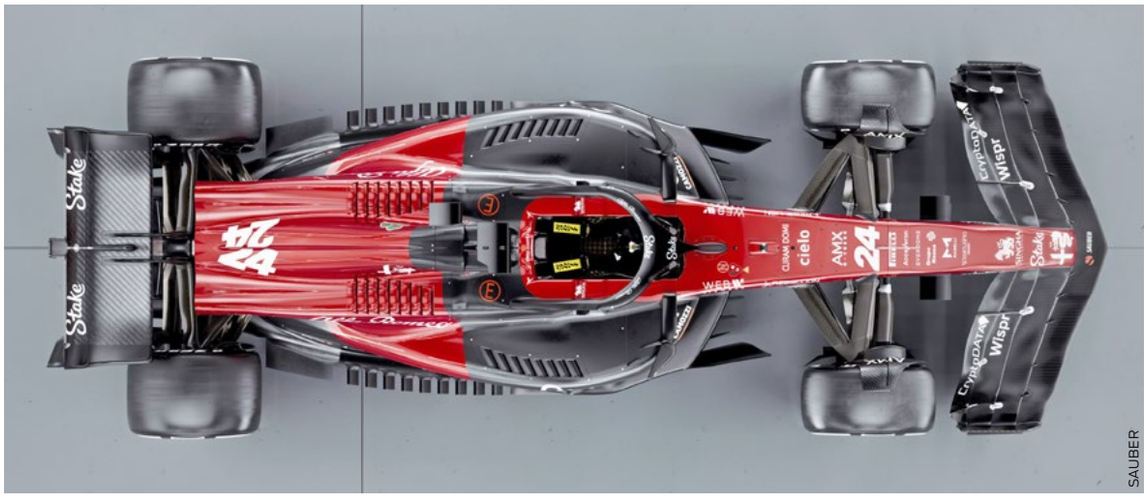
Insgesamt ist der C43 eine Evolution des Vorjahresautos mit aggressiven Ansätzen. Monchaux geht davon aus, dass man den Abtriebsverlust – verursacht durch die neuen Vorschriften für den Unterboden – aufgefangen hat. „Ich habe keine Zweifel, dass die Mehrzahl der Teams die Verluste bereits ausgeglichen hat. Dann wird sich die Frage stellen, wer über das Jahr hinweg mehr Performance findet.“ Die Weiterentwicklung war neben der Zuverlässigkeit und des schwachen Starts einer der Gründe, warum im zweiten Saisonteil nicht mehr viel ging. Sauber sollte 2023 den Budget-Deckel ausreizen können. Das wird auch der Produktion helfen. Durch die geänderte Architektur des Autos soll der C43 ein besserer Allrounder sein, der auch schnelle Kurven kann. ■

SAUBER

Diffusor mit runden Kanten: Das dürfte nicht die Version für den Auftakt sein

SAUBER

Mischung aus Ferrari und Red Bull: Der neue Seitenkasten des C43


SAUBER

Aufgesplitterter Unterboden, Motorhaube wie ein „Rucksack“: Sauber zeigt Mut und lässt sich inspirieren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bewusste Weiterentwicklung: McLaren führt den eingeschlagenen Weg fort

MCLAREN

Platz 4 das Saisonziel

2022 war ein Rückschritt für McLaren. Die neue Infrastruktur lässt noch auf sich warten. Deshalb spuckt der Traditionsrennstall vor seiner Jubiläumssaison keine großen Töne. Wenn möglich, soll der vierte Platz her.

Von: **Andreas Haupt**

Die vergangene Saison verlief nicht nach dem Geschmack von McLaren. Alpine verdrängte den Traditionsrennstall aus Woking auf den fünften Platz. Dazu fiel die Punkteausbeute um 116 Zähler geringer aus. Und für 2023 droht auch noch Konkurrenz von hinten. Aston Martin drängelt durch die Ankunft von Fernando Alonso und zahlreicher Topingenieure.

Vor diesem Hintergrund wird es sich McLaren nicht leisten können, wie 2022 schleppend in die Saison zu starten und Schwächen am Fahrzeug mit mehreren großen Upgrades auszumerzen. Das neue Auto soll von Beginn an besser sein. Es braucht eine stabilere Plattform für eine kontinuierliche Entwicklung. Diese Hoffnung ist mit dem neuen MCL60 verbunden. Die Zahl im Kürzel ist auf ein Jubiläum zurückzuführen. 1963 wurde der Rennstall gegründet.

Der neue Teamchef ruft den vierten Platz als Saisonziel aus. „Wir müssen realistisch bleiben. Die großen Drei dürften weiterhin vorn sein. Wir haben über den Winter gute Arbeit geleistet. Ich bin sicher, dass in diesem Auto Potenzial steckt. Manches werden wir bereits zum Saisonstart freisetzen, anderes über die Entwicklung“, sagt Andrea Stella. Die Technikmannschaft um James Key bleibt mit dem MCL60 auf dem eingeschlagenen Weg. An der Vorderachse sind weiter Zugstreben (Pullrods) verbaut. Federn und Dämpfer sitzen tief unten im Vorderbau. An der Hinterachse entschied sich McLaren wieder für Druckstreben.

MCLAREN

Aus der Vogelperspektive: Wie viel Potenzial steckt im MCL60?

Nase und Frontflügel lassen auf eine moderate Weiterentwicklung am Vorderbau schließen. Der Fokus der Ingenieure richtete sich auf die Seitenkästen, den Unterboden und das Heck. Bereits 2023 hatte McLaren damit begonnen, Red Bull und Ferrari nachzueifern. Vom Klassenprimus hatte man sich den Seitenkasten-Einlass mit einer ausgeprägten unteren Lippe abgeschaut. Diese Philosophie reizt McLaren mit dem MCL60 weiter aus, indem man die Öffnung stark nach hinten pfeilt. Allgemein wirkt der Eingang auch schmaler. Der Undercut darunter ist stark ausgeprägt. Hier lässt sich ein Trend mit den 2023er-Autos erkennen. Auch Alfa-Sauber, Williams und Alpha Tauri verfolgen ähnliche Lösungen.

Infrastruktur im Sommer

Auf der Oberseite des Seitenkastens läuft eine lange Rampe mit einer leichten Einkerbung. Hierdurch soll die Luft gezielt in Richtung Unterbodenkante und Diffusordach gelenkt werden. Die Form des Seitenkastens legt nahe, dass McLaren die Kühler darunter anders positioniert hat.

In Seitenkasten und Motorabdeckung sind Kühlrippen eingelassen. Auf dem zentralen Bereich der Haube könnte man einen Arm ablegen. Diese fast horizontale Ausbuchtung hatte in ähnlicher Form bereits der Vorgänger. Viel Arbeit ist mit Sicherheit in den Bau des Unterbodens geflossen. McLaren musste im Verhältnis mehr Abtrieb finden, und sein Auto obendrein effizienter machen. Der Topspeed war keine Stärke des MCL36. Das muss 2023 besser werden. Ein etwas leistungsstärkerer Mercedes-Motor würde in dieser Hinsicht natürlich helfen.

Den Heckflügel stützt McLaren weiterhin auf einer Stelze. Die Farbgebung hat sich nur wenig verändert. Der Frontflügel ist nicht mehr mit Farbe besprüht, dafür aber der Heckflügel in Papaya-Orange gehalten. Allgemein gilt: An vielen Fahrzeugflächen schimmert das blanke Kohlefaser durch. Das spart Kilos. McLaren hatte im Vorjahr nicht das Gewichtslimit erreicht.

Mit einem Laster müssen die Ingenieure leben. Die neuen Einrichtungen für die Entwicklung – Windkanal und Simulator – werden nach einigen Verzögerungen voraussichtlich erst in diesem Jahr fertig. „Im Sommer sollte alles bereit stehen“, sagt McLaren-Boss Zak Brown. So musste die Technik-Mannschaft wieder zu Toyota nach Köln ausweichen. „Das ist aus Kostengründen leider ineffizient.“ Und: Der Windkanal dort entspricht nicht den modernen Standards in der Formel 1. Von daher wäre es vermessen, die Topteams ins Visier zu nehmen.

Die Fahrer sollen für das ein oder andere Highlight sorgen. Lando Norris geht in seine fünfte McLaren-Saison. Mit Oscar Piastri hat er einen hochdekorierten Rookie neben sich. „Er ist da, um mich voranzutreiben und das Team zu pushen“, meint Norris. „Ich habe mich schnell eingelebt“, freut sich Piastri. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Glanz alter Zeiten

Nach einer harten Vorjahressaison will Williams künftig wieder regelmäßiger um Punkte kämpfen. Der neue FW45 wurde dafür in vielen Details überarbeitet. Nur vom neuen Teamchef war zunächst noch nichts zu sehen.

Von: **Tobias Grüner**

Zweieinhalb Wochen vor Testbeginn in Bahrain hat Williams seine Saisoneröffnung gefeiert. Dabei gab es zunächst allerdings keinen echten Formel-1-Renner zu sehen. Statt technischer Upgrades veröffentlichte das schlechteste Team der Vorsaison nur ein paar Fotos der neuen Lackierung auf dem Vorjahresmodell.

Viel Neues gab es dabei nicht zu entdecken. Der FW45 wird weiterhin das traditionelle Williams-Blau in verschiedenen Helligkeitsstufen auf der Hülle tragen. Aufgelockert wird der Look nur durch rote Akzente am hinteren Seitenkasten und seitlich am Vorderbau. Neu ist lediglich, dass die Farbe nun nicht mehr glänzend, sondern in einem matten Finish auflackiert ist.

Interessanter war da schon der Blick auf die Sponsoren. Die Williams-Vermarkter konnten McLaren das Mineralöl-Unternehmen Gulf Oil abjagen. Es handelt sich dabei aber leider nicht um den erhofften Mega-Deal. Für kolportierte drei bis vier Millionen Euro darf das Logo lediglich oben auf der Frontpartie und an den Heckflügel-Endplatten aufgeklebt werden. Viele Fans hätten das Auto natürlich gerne komplett im legendären hellblau-orangefarbenen Gulf-Look gesehen. Immerhin deuteten die Verantwortlichen an, dass es bei einzelnen Rennen eine Sonderlackierung geben könnte. Dafür muss Gulf aber wohl noch etwas mehr in die Tasche greifen.

Viele freie Flächen

Mit der Investmentbank Stephens und der Biermarke Michelob Ultra finden sich noch zwei weitere US-Unternehmen in der Sponsorenliste. Den ganz großen Fisch hat die Marketing-Abteilung aber noch nicht an Land gezogen. Die prominenten Plätze auf den Seitenkästen, der Motorhaube und den Flügelflächen blieben noch frei.

Auch eine prominente Personalie fehlte bei der offiziellen Saisoneröffnung. Neu-Teamchef James Vowles, der von Mercedes zu Williams wechselte, darf erst am 20. Februar mit seinem Job in Grove beginnen. Der Nachfolger von Jost Capito wird von seinen neuen Kollegen schon sehnsüchtig erwartet: „Ich habe ihn leider nur kurz begrüßen können“, erklärte Technikchef Dave Robson.

WILLIAMS

Die Fahrer erhoffen sich vom FW45 mehr Abtrieb und eine bessere Balance

„James kommt mit viel Erfahrung, ist voll motiviert und weiß, wie man gewinnt. Unser ganzes Team freut sich schon darauf, mit ihm zu arbeiten.“

Erste Daten positiv

Kurz vor Redaktionsschluss traute sich der echte FW45 dann doch noch aus der Deckung. Alex Albon durfte in Silverstone den Shakedown mit dem Neuwagen absolvieren. Dabei konnte man auch endlich einen genaueren Blick auf die Technik werfen.

Die Ingenieure konzentrierten sich vor allem auf den Seitenkasten, der nun schmaler und im vorderen Bereich stärker unterschnitten ist. Hinten im Bereich des Kühlauslass zeigt die Motorhaube eine breite Auswölbung. Das scheint sich zum Trend vieler 2023er Modelle zu entwickeln. Darunter wurde das Heck ordentlich verschlankt. Diesen Umbau hätten die Techniker gerne schon letzte Saison vorgenommen. Weil mehrere Kühler unter der Haube umgesetzt werden mussten, verschob man die Operation dann aber auf die Winterpause. Das Ziel der Übung lag darin, das Abtriebslevel zu erhöhen. Vor allem auf kurvigen Strecken blieben die Piloten 2022 oft chancenlos. Da half auch der gute Luftwiderstand nichs.

Robson bezeichnete die ersten Daten des FW45 als vielversprechend. Auch die ersten Runden im Simulator gaben Anlass zur Hoffnung. Die plötzlichen Balanceverschiebungen, mit denen das Vorjahresmodell die Fahrer noch regelmäßig genervt hatte, waren bei den virtuellen Proberunden komplett verschwunden, was auch an der überarbeiteten Vorderradaufhängung gelegen haben soll. „Jetzt sind wir natürlich gespannt, ob wir den Fortschritt auch auf der Strecke sehen werden“, so Robson. ■

WILLIAMS

Der Seitenkasten ist vorne stark unterschnitten. Hinten fällt die Rampe steiler ab als noch im Vorjahr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Alpha Tauri AT04 zeigt dank Sponsor Orlen etwas mehr Farbe

RED BULL

Der kleine Red Bull

Mit Platz 9 blieb Alpha Tauri im Vorjahr klar unter den Erwartungen. In einem neuen Look und mit großen Technik-Upgrades will man sich 2023 im Mittelfeld wieder nach vorne arbeiten. Dabei bedient man sich offenbar auch der Hilfe des großen Bruders.

Von: **Tobias Grüner**

Nach Red Bull hat auch das kleine Schwesterteam Alpha Tauri seine Saisoneröffnung in den USA gefeiert, wo die Formel 1 bekanntlich gerade besonders boomt. Im Rahmen der New Yorker Fashion Week enthüllte der Rennstall aus Faenza seinen neuen Look für die Saison 2023. Der Rennwagen wurde dabei vor eine Reihe Schaufensterpuppen mit der neuen Herbst-Winter-Kollektion platziert. Den großen Marketing-Aufwand betrieb die Modemarke nicht ohne Grund: Die Alpha-Tauri-Klamotten sollen in diesem Jahr erstmals auch auf dem amerikanischen Markt vertrieben werden.

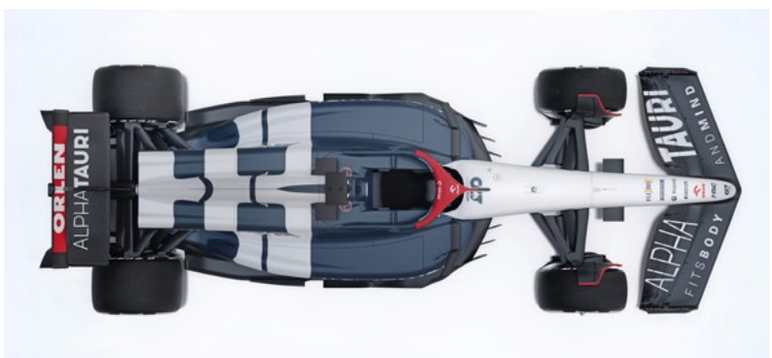
Großumbau im Heck

Wie zu erwarten war, handelte es sich bei dem ausgestellten Formel-1-Modell nicht um den echten Neuwagen, sondern noch um das Vorjahresauto. Nebenbei ließ das Team aber auch noch einige Computergrafiken verschicken, die angeblich schon den AT04 zeigen sollen. Hier lassen sich bereits einige interessante Unterschiede zum Vorgängermodell erkennen. So sind die ehemals quadratischen Kühleinlässe an den Seitenkästen nun wie beim alten Ferrari rundlich geformt. Auf der Oberseite sind die Seitenkästen stärker konturiert. In einer Mulde wird die Luft zum Heck geführt. Der Lufteinlass über der Airbox ist vorne etwas schlanker ausgearbeitet als früher. Im hinteren Bereich wird die Luft über eine breite Öffnung wieder nach draußen geleitet. Hier wird der 2022er Red Bull kopiert. Beim Schwesterteam hat man sich auch die hintere Aufhängung abgeschaut. Von Pullrod-Dämpfern wurde auf ein Pushrod-System umgebaut, so wie es bei Verstappens letztem Meisterauto der Fall war. Eigentlich hatten die Ingenieure angekündigt, nicht ganz so viele Teile für den AT04 bei Red Bull Technology zu bestellen, um bei der Aerodynamik flexibler zu sein. Doch der schwache neunte Platz im Vorjahr hat offenbar zu einem Umdenken geführt.

Orlen bringt Farbe ins Spiel

Auch die neue Lackierung soll nicht unerwähnt bleiben. In den ersten drei Jahren, in denen das Red-Bull-B-Team unter dem Namen Alpha Tauri unterwegs war, wurden jeweils nur die Farben Weiß und Dunkelblau flächig auf die Außenhaut gepinselt. Das wird sich in der kommenden Saison ändern. Der neue Hauptsponsor Orlen, den man Konkurrent Alfa Romeo abwerben konnte, bringt ein paar ungewohnte Kontrastflächen auf den AT04. So ist das Logo des polnischen Mineralöl-Konzerns gleich an mehreren Stellen des Autos auf einem roten Hintergrund zu sehen. Die Farbtupfer fallen vor allem am Halo-Schutzbügel, dem vorderen Teil des Unterbodens und am Heckflügel ins Auge. Die Nase ist auf der Oberseite nun nicht mehr blau, sondern weiß lackiert. An den Flügeln und am unteren Teil des Seitenkastens lässt sich viel nacktes Carbon erkennen. Hier haben die Ingenieure offenbar versucht, Gewicht zu sparen.

Neues gibt es nicht nur beim Design und der Technik, sondern auch beim Fahrerpersonal. Pierre Gasly ist nach sechs Jahren im Red-Bull-Kader zu Alpine abgewandert. Dafür wurde der ehemalige Mercedes-Junior Nyck de Vries verpflichtet. Der 27-jährige Niederländer kommt mit vielen Vorschusslorbeeren. Experten erwarten, dass er Yuki Tsunoda ordentlich einheizen kann. Im dritten Jahr muss der Japaner endlich den Durchbruch schaffen. Sonst könnte es seine letzte Saison bei Alpha Tauri sein. ■



RED BULL

Den breiten Luftauslass im Heck kennt man schon vom alten Red Bull

RED BULL

Die seitlichen Kühleinlässe sind nicht mehr quadratisch, sondern rundlich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Präsident tritt kürzer

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem will das F1-Tagesgeschäft an seine neue Führungsriege abgeben. Angeblich von langer Hand geplant. Auch wenn es zuletzt viele Reibereien mit der F1-Führung gab.

Von: **Michael Schmidt**

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem hat den Teams zu Beginn letzter Woche in einem Brief mitgeteilt, dass er sich aus dem F1-Tagesgeschäft weitgehend zurückziehen wird. Er werde allerdings weiter in alle strategische Entscheidungen involviert sein. An der Rennstrecke wird künftig seine Führungsriege das Regiment führen, mit Natalie Robyn als Geschäftsführerin, Nikolas Tombazis, Tim Goss und Steve Nielsen als Abteilungsleiter.

Bin Sulayem verweist darauf, dass dieser Schritt immer geplant war: „Ich habe das erste Jahr meiner Amtszeit dazu genutzt, eine Struktur aufzubauen, die das operative Geschäft in der Formel abwickelt. Die steht jetzt, sodass ich mich auf meine anderen Aufgaben konzentrieren kann." Experten vermuten, dass auch leiser Druck vom F1-Management eine Rolle spielte. Der Präsident hatte Liberty immer wieder mit seinen Alleingängen verärgert, zum Beispiel mit der Warnung vor einem F1-Verkauf, seinem Engagement für Andrettis Bewerbung und den Fahrzeug-Regeln für 2026. ■

WILHELM

Der FIA-Präsident (l.) zieht sich aus dem Formel-1-Tagesgeschäft zurück

Formel 1

Sechs Motoren 2026

Sechs Motorenhersteller haben sich für die Formel-1-WM 2026 eingeschrieben. Honda hat noch kein Team. Porsche, General Motors und Hyundai sind (noch) nicht dabei.

Von: **Michael Schmidt**

Der erste Motorenhersteller, der sich für die Formel-1-WM 2026 eingeschrieben hatte, war Audi. Als letzter gab ausgerechnet Ferrari der FIA sein Jawort. Die Traditionsmarke diskutierte lange mit dem Verband über den Regelfindungsprozess und auch darüber, dass man sich jetzt schon für fünf Jahre ab 2026 verpflichten muss, ohne das nächste Concorde-Abkommen für diese Periode zu kennen.

Am 3. Februar gab die FIA bekannt, dass Audi, Ferrari, Honda, Mercedes, RB Powertrains/Ford und Renault für 2026 angemeldet sind. Die Einschreibegebühr beläuft sich in Zukunft auf eine Million Euro im Jahr. Damit deckt die FIA die Kosten für die Budgetdeckelüberwachung ab. Für Porsche, General Motors und Hyundai ist die Türe vorerst zu. Wer sich für 2027 anmelden will, hat noch Zeit bis zum 30. Juni.

Honda hat noch kein Team. Die Branche tippt auf Aston Martin, Williams oder McLaren als mögliche Partner. Das würde die Mercedes-Kundenteams in einen Quasi-Werksrennstall verwandeln. Wenn sechs Hersteller auf zehn Teams treffen, heißt das für die aktuellen Lieferanten, dass sie kürzertreten müssen. RB Powertrains und Ford haben bereits angekündigt, dass sie Red Bull und das Schwesterteam Alpha Tauri mit dem Antrieb versorgen. Sauber wird das Audi-Werksteam. Damit werden Mercedes und Ferrari mindestens jeweils einen Kunden verlieren. Das bedeutet 17 Millionen Euro weniger in der Kasse. Das ist der neue Preiszettel für Motorenkunden. ■

AUDI

Audi war der erste Motorenhersteller, der sich für 2026 angemeldet hat

NACHRICHTEN

HAAS AM GEWICHTSLIMIT

Der neue Haas VF-23 liegt am Gewichtslimit von 798 Kilogramm. Im letzten Jahr war der US-Ferrari noch acht Kilogramm zu schwer. Allein das neue Chassis wiegt fünf Kilogramm weniger. Der Verzicht auf weite Teile der Lackierung zugunsten reiner Kohlefaser spart weitere zwei Kilogramm. Auch Nico Hülkenberg hat tüchtig abgespeckt: „Mit 74 Kilogramm liege ich jetzt bei optimalem Kampfgewicht."

AUDIS MOTORENPLÄNE

An der Formel-1-Fabrik von Audi in Neuburg wird fleißig gebaut. Das zusätzliche Gebäude für die Prüfstände soll im Sommer bezugsfertig sein. Der erste Einzylinder kommt im zweiten Quartal auf den Prüfstand. Für die Testpremiere des ersten Vollmotors hat Audi die zweite Jahreshälfte 2023 anvisiert.

ERSTE SHAKEDOWNS

Kaum vorgestellt, gingen die ersten Neuwagen schon auf die Strecke. Red Bull (Silverstone) und Alfa Romeo (Barcelona) machten vergangene Woche Freitag den Anfang. Haas hatte die Strecke in Silverstone am Samstag gebucht. Am Montag waren hier Williams und Alpine unterwegs.

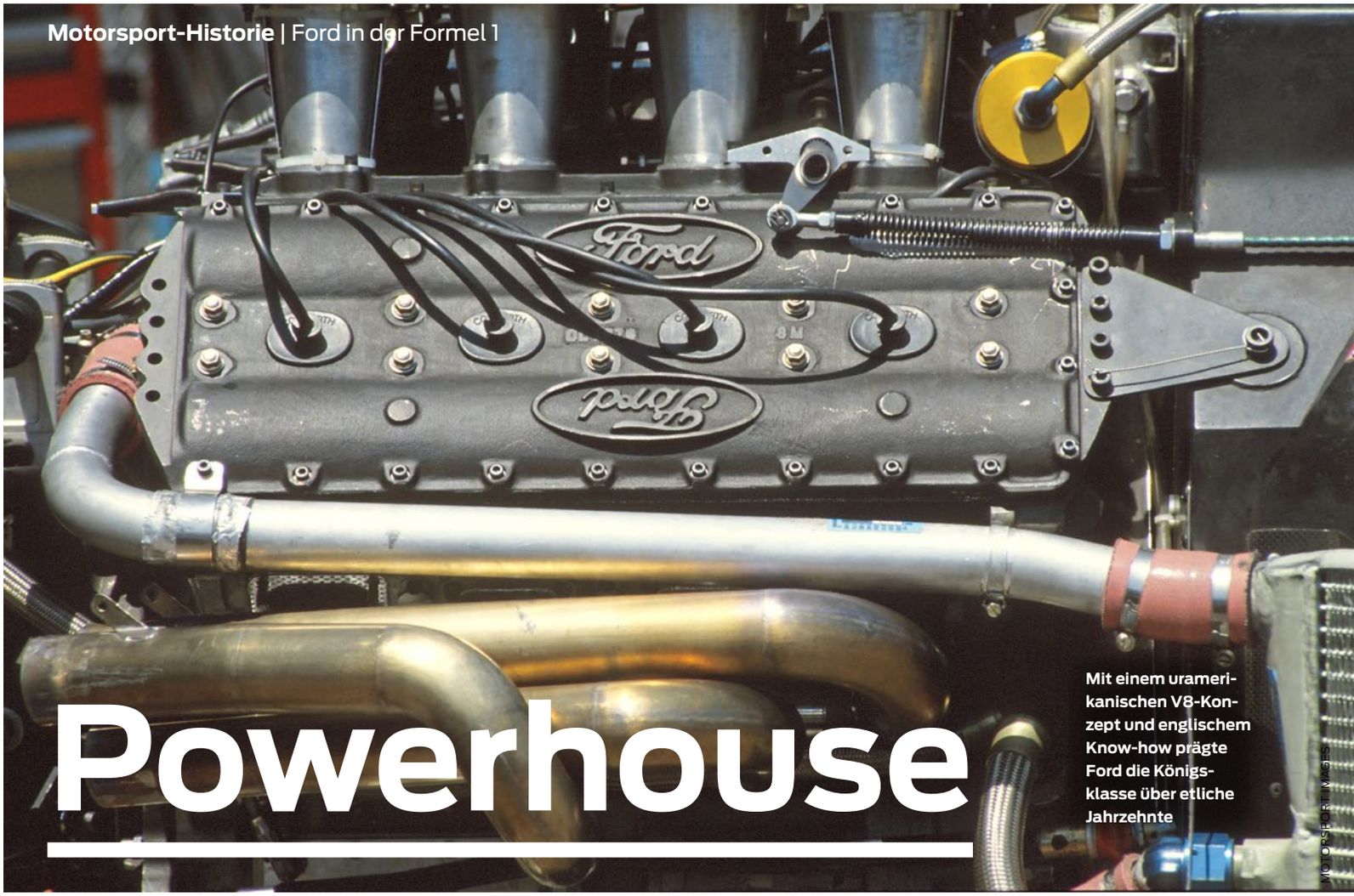
LAS-VEGAS-ZUKUNFT

Bei der Verkündung des Las-Vegas-Grand-Prix wurde zunächst ein Vertrag bis 2025 bestätigt. Der Gemeinderat gab nun grünes Licht, um das Zentrum des Zockerparadieses sogar jährlich bis 2032 für die Formel 1 zu sperren.

FLÖRSCH FÄHRT FORMEL 3

Nach Ausflügen in die DTM und nach Le Mans kehrt Sophia Flörsch 2023 in die Formel 3 zurück. Die Münchnerin tritt dabei für das deutsche Team PHM Racing an, das die Startplätze von Charouz übernehmen wird. 2020 war Flörsch zuletzt mit Campos in der Formel 3 untewegs.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Mit einem uramerikanischen V8-Konzept und englischem Know-how prägte Ford die Königsklasse über etliche Jahrzehnte

MOTORSPORT IMAGES

Powerhouse

Als dritterfolgreichster Formel-1-Motorenbauer nach Ferrari und Mercedes kehrt Ford 2026 mit reichlich Prestige in die Königsklasse zurück. Wie bei der neuen Kooperation mit Red Bull fanden die US-Amerikaner auch ganz zu Beginn in Cosworth einen technisch besser aufgestellten Partner – der Rest ist große Geschichte.

Von: **Philipp Körner**

Die 1960er-Jahre änderten alles bei Ford. Aus der vorher biederen Brot-und-Butter-Marke aus Michigan sollte mit voller Kraft ein junger, kosmopolitischer Sportler werden. Zum einen, um der aufkommenden heimischen Konkurrenz das Wasser abzugraben, zum anderen, um es der Welt – allen voran einem gewissen Italiener aus Maranello – zu zeigen. Der graue Konzernriese wählte für seine Sportkur den ganz großen Aufschlag. Neben dem Le-Mans-Sportwagen Ford GT fuhr man parallel für den Formelsport leistungsstarke Zylinder auf. Natürlich beim heimischen Indy 500, das Lotus-Mann Jim Clark 1965 erstmals für das blaue Oval gewann. Aber auch in der Formel 1, wo man wieder auf den italienischen Erzfeind traf.

Der Start in der Königsklasse erfolgte zunächst allerdings nur indirekt. Zur Mitte des Jahrzehnts fanden wiederholt 1,5-Liter-Vierzylinder mit Formel-2-Hintergrund ihren Weg ins Feld. Die Ford-Antriebe stammten vom englischen Ableger und dienten mehr zum Auffüllen des Feldes als zum Angasen. Im Jahr 1966 trug dann der McLaren M2B – der erste Formel-Renner des Teams – einen Ford-V8 mit Indy-500-Wurzeln in sich. Der 3,0-Liter-Antrieb war im Vergleich zur Konkurrenz allerdings zu groß und zu schwer.

Legendärer US-Brite

Die offizielle F1-Historie beginnt im April 1967 mit der Vorstellung des als Ford gebrandeten Achtzylinders Cosworth DFV (Double Four Valve). Der „doppelte Vierventiler“ mit 90°-Anordnung debütierte in Zandvoort, wo Lotus-Star Jim Clark auf Anhieb das enorme Potenzial bewies: Der zweifache Weltmeister steuerte seinen Lotus 49 trotz mangelnder Erfahrung mit dem neuen Paket direkt zum Sieg. Die Konstruktion von Cosworth, der Motorenschmiede, der Ford auch in der Serie verbunden war, ließ Lotus im gleichen Jahr noch drei weitere Siege einfahren. Clark schloss seine letzte volle F1-Saison auf dem dritten Rang ab, Lotus sicherte sich den Vizetitel in der Konstrukteursmeisterschaft. Der einzige Wermutstropfen für die Chapman-Crew war das Auslaufen des Exklusivvertrags mit den US-Amerikanern. Dank der Neuzugänge McLaren und Matra standen die Zeichen in der Saison 1968 vollends auf Kobaltblau. Die drei Ford-Teams blockten deutlich die Top 3 der Herstellermeisterschaft – mit einem kaum bezwingbaren Team Lotus an der Spitze. Graham Hill feierte V8-befeuert seinen zweiten Titel. Sein größter (Ford-)Konkurrent Jackie Stewart war wegen einer frühen Verletzung am Ende chancenlos. Fords Debütsieger Jim Clark gewann noch den Saisonauftakt in Kyalami, aber verunfallte drei Monate später tödlich in Hockenheim.

> Aus der Ford-Cosworth-Kollaboration entsprangen 176 Siege, zehn Herstellertitel und 13 Fahrermeisterschaften. Der DFV-V8 ist der erfolgreichste Motor der Formel 1.

In der neuen Rolle des Platzhirsches zwang Ford den Rivalen auch in den Folgejahren seinen V8-Willen auf. 1969 trugen sich Jackie Stewart und Matra in die Geschichtsbücher ein, 1970 Jochen Rindt und Lotus, 1971 Stewart und Tyrrell, 1972 Emerson Fittipaldi und Lotus, 1973 Stewart und Lotus sowie 1974 Fittipaldi und McLaren. Erst Niki Lauda sorgte mit seiner Glanzsaison 1975 für ein klares Ende der ersten Ford-Titeloffensive.

Die technische Überlegenheit der Cosworth-Aggregate spiegelte sich am deutlichsten in der Saison 1973 wider, als nur Ferrari und BRM Eigenentwicklungen an den Start brachten. Sportlich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wurde die ehrenwerte Eigenleistung jedoch hart bestraft. Mit Lotus, Tyrrell, McLaren, Brabham und March lagen alle Ford-Top-Kunden vor den Abweichlern. 1974 konnte Ferrari immerhin auf den zweiten Rang vorrücken. Obwohl die US-Konkurrenz 1975 acht von 14 Rennen gewann, reichte es für die Scuderia zur langersehnten ersten Revanche nach einem Jahrzehnt des bitteren Hinterherhinkens. In der Anschlusssaison konnten die Italiener den Herstellertitel zwar verteidigen, aber James Hunt profitierte vom Horrorjahr von Niki Lauda und wurde mit Ford-Power Champion.

Bis in das erste Drittel der 1980er-Jahre hinein blieben die Ford-Abnehmer mit ihren stets verbesserten 3,0-Liter-Monstern eine Macht. Zwar waren sie zu diesem Zeitpunkt bereits in die Jahre gekommen, doch der nach oben ragende V8-Aufbau erlebte in der Groundeffect-Ära einen zweiten Renn-Frühling. Weitere Doppeltitel gab es so 1978 (Mario Andretti/Lotus-Ford), 1980 (Alan Jones/Williams-Ford) und 1981 (Nelson Piquet/Williams-Ford) zu bejubeln. In der Saison 1982 wurde Keke Rosberg in Diensten von Williams-Ford Fahrermeister.

Turbos bremsen Ford aus

Die zweite Technik-Revolution in der Form der Turbos nahm dem erfolgreichsten Motor der F1-Geschichte dann aber seine Wettbewerbsfähigkeit. Als einziger Sauger sah der DFV 1984 kein Land. Der Detroit-Sieg von Michele Alboreto (Tyrrell) 1983 war somit der letzte Erfolg des Rekord-Motors – Gleiches gilt im Übrigen auch für das Traditionsteam Tyrrell, welches bis 1985 auf den V8 setzte. In der Saison 1986 entsprang der Ford-Cosworth-Kooperation ein langersehnter 1,5-Liter-Turbomotor. Der unterentwickelte GBA-V6 blieb jedoch hinter den Erwartungen und wurde trotz Fortschritten zu schnell eingestellt. 1987 kehrte mit dem DFZ das besser verstandene V8-Konzept zurück. Unter anderem im Heck der Tyrrell und der Benetton verbaut, war der 3,5-Liter-US-Brite jedoch nur Mittelmaß.

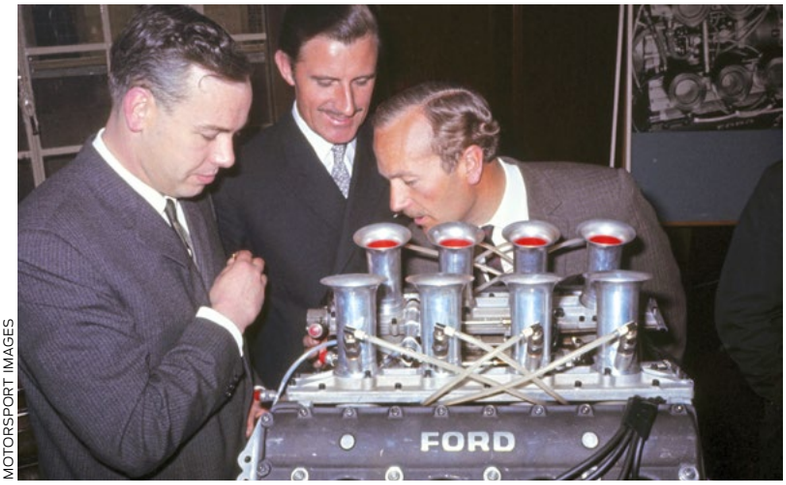
Obwohl sich die restlichen Achtziger als vergleichsweise erfolglose Phase herausstellten, gab die Partnerschaft mit Benetton Anlass zur Hoffnung. 1989 beendete Alessandro Nannini in Japan die Durststrecke für das blaue Oval: Mit dem Cosworth-DFR-V8 hatten sie wieder einen Gewinner in den eigenen Reihen. 1990 und 1991 folgten drei weitere Siege durch Nelson Piquet. In der Saison 1992 schrieb ein Ford-V8 dann deutsche Rennsport-Geschichte, als Benetton-Youngster Michael Schumacher den ersten von 91 GP-Siegen einfuhr. Nachdem selbiger auch 1993 ein Mal gewonnen und so zusammen mit Ayrton Senna (McLaren) für sechs Ford-Siege gesorgt hatte, reichte es 1994 schließlich zum ersten Schumacher-Titel. In der Herstellerwertung war allerdings Williams-Renault stärker.

Zwischen 1995 und 1998 rutschte Ford wieder weitgehend in die sportliche Belanglosigkeit ab. Aus heutiger Sicht sorgt höchstens die Kooperation mit Sauber und Werbepartner Red Bull für nachträgliches Aufsehen. 1999 gewann das junge Team Stewart Grand Prix mit Johnny Herbert im Cockpit sein erstes Rennen mit einem Cosworth-3-Liter-V10 und wurde im Folgejahr zu Jaguar Racing.

Der geschlossene Kreis

In der Form ihrer englischen Tochter erlebten die Amerikaner eine enttäuschende Zeit in der Königsklasse. Mit Giancarlo Fisichella (Jordan) war der vorerst letzte Ford-Sieger ironischerweise auch Pilot eines Kundenautos. Der Italiener gewann 2003 auf absurde Weise und am grünen Tisch den Großen Preis von Brasilien, nachdem erst Jaguar-Mann Mark Webber verunfallt war und anschließend sein Jordan im Parc fermé Feuer gefangen hatte.

Nach 176 GP-Siegen, zehn Herstellertiteln und 13 Fahrermeisterschaften zog Ford 2004 den Stecker und verkaufte das Team an Red Bull. Der zukünftige Traumpartner nutzte in seinem Debütjahr 2005 aber noch Ford-beziehungsweise Cosworth-Technik, bevor man auf Ferrari-Antriebe wechselte. Rund 60 Jahre nach dem großen Ersterfolg wird der Traditionshersteller 2026 zurückkehren. Statt Cosworth, das im Jahr 2013 durch Marussia zum letzten Mal in der F1 vertreten war, heißt der Partner zwar diesmal Red Bull Powertrains. Dafür sind die Wünsche exakt dieselben: eine junge Zielgruppe und weltweites Prestige. Ford-CEO und begeisterter Hobby-Rennfahrer Jim Farley erklärt im Stile von Henry Ford II wortschwanger: „Wir stehen an der Schwelle zu einer spannenden neuen Epoche." ■



MOTORSPORT IMAGES

1967: DFV-V8-Designer Keith Duckworth (l.), Graham Hill und Colin Chapman

MOTORSPORT IMAGES

1978: Mario Andretti wird mit Ford-Power und Groundeffect Weltmeister

MOTORSPORT IMAGES

1994: Titel im Visier und das blaue Oval im Hinterkopf – Michael Schumacher

MOTORSPORT IMAGES

2003: Die Bilanz der englischen Ford-Tochter Jaguar ist zum Davonlaufen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Quali-Chaos, Timing-Glück und ein Crash der Konkurrenz: Für DS-Pilot Vergne lief vieles passend zusammen. Trotzdem ist der erlösende Sieg verdient

MOTORSPORT IMAGES

Doppelt abgestaubt

Jean-Éric Vergne (DS Penske) beendete in Indien mit Glück, aber auch Verstand seine fast zweijährige Sieglos-Serie. Während Porsche sich von einem massiven Schreckmoment am Freitag punktereich erholen konnte, durchlitten die auf dem Papier dominanten Jaguar ein katastrophales Rennen.

Von: **Philipp Körner**

Für Porsche begann das erste Formel-E-Wochenende in Indien dramatisch. Nachdem der WM-Führende Pascal Wehrlein im ersten Training mit anhaltender Gasangabe brutal in die Mauer eingeschlagen war, blieb den Deutschen nichts Anderes übrig, als die Werksautos und die Kundenrenner von Andretti zunächst zu parken. Zu hoch war das Risiko eines weiteren kapitalen Software-Fehlers. Immerhin gab es schnell Entwarnung vom Crashpiloten, der bei weiteren Krankenhaus-Checks als rennfit eingestuft wurde.

Während einer harten und langen Nacht – sowohl in der Wehrlein-Garage als auch an den Laptops – konnten die Stuttgarter schließlich das Problem identifizieren: Eine Störung des Steuergeräts hatte laut Teamchef Florian Modlinger das teure und schmerzhafte Technik-Missverständnis provoziert. Als Schnelllösung wechselte man zurück auf den Software-Stand von Saudi-Arabien. Umfassende Analysen zusammen mit der FIA sollen bald folgen.

„Lucky Loser" in der Quali

So konnten alle Renner mit Porsche-Power doch noch am Renn-Samstag aus den Boxen rollen. Beim ersten Lauf auf dem herausfordernden Kurs im zentralindischen Hyderabad wog die am Vortag eingefangene Diät an Testdaten allerdings schwer. Alle vier Porsche qualifizierten sich außerhalb der Top 10: Jake Dennis (Andretti-Porsche) wurde Elfter, Wehrlein durch eine Strafe nur Zwölfter, António Félix da Costa 13. und André Lotterer (Andretti-Porsche) 20. Die Pole-Position für die Indien-Premiere sicherte sich derweil Mitch Evans (Jaguar) – das aber auf skurrile Weise.

> Als Erklärung für den Unfall von Pascal Wehrlein gab Porsche eine Steuergerät-Störung an. Für den Samstag rüstete man auf den Stand von Saudi-Arabien zurück.

Mangels Randsteinen präsentierte sich die Schikane in den Kurven 1 und 2 in der Quali als Track-Limit-Hotspot. Gleich mehrere Fahrer hatten es dort in der K.o.-Phase übertrieben und wurden von der Rennleitung für Überschreitungen nachträglich bestraft. Viele fühlten sich von der Kommunikation der Offiziellen im Stich gelassen. So pfefferte der vermeintliche Viertelfinal-Sieger Sam Bird (Jaguar) zum Beispiel seine Handschuhe ins Equipment-Regal und schimpfte über die „Bullshit-Schikane".

Weil auch die Zeiten der Viertelfinalisten aus dem entgegengesetzten Ast des K.o.-Baums für Vergehen einkassiert worden waren, musste Bird-Gegner Jean-Éric Vergne (DS Penske) allein ins Halbfinale. In einem richtigen Duell setzte sich Evans gegen Sébastien Buemi (Envision-Jaguar) durch. Im Finale gewann Evans dann denkbar knapp.

Nach einem sauberen Start ins Rennen sorgte Nick Cassidy (Envision-Jaguar) mit mutigen Manövern auf dem Weg in die Top 5 für frühe Highlights. Das erste „Schadensopfer" war Maserati-Pilot Edoardo Mortara, der sich selbstverschuldet den Frontflü-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Pascal Wehrleins Trainingscrash zwang Porsche zum Parken aller Autos

MOTORSPORT IMAGES

Analog zu diesem Wahrzeichen der Strecke glich im Ablauf vieles einer Baustelle

FORMEL E

Das Indien-Debüt war das bislang actionreichste Rennen der jungen Gen3-Ära

MOTORSPORT IMAGES

Sam Bird torpedierte seinen Teamkollegen Mitch Evans in der Haarnadelkurve

gel unter das Auto gecrasht hatte und später Trümmer auf dem Kurs verteilte.

Super-GAU für Jaguar

Im Anschluss an diese fragwürdige Episode wählten zahlreiche Piloten den Auftakt-Attack-Mode. Mitch Evans war einer der größten Verlierer der ersten Aktivierungen und musste sich hinter Buemi und Vergne einordnen. Für das schlechte Timing sollte er kurz darauf doppelt büßen. Im Rückspiegel des Neuseeländers hatte nämlich Bird in der Haarnadelkurve die Kontrolle über das Schwesterauto verloren und rutschte dem zurückgefallenen Evans in die schwarz-weiße Raubkatze. Weitere Leidtragende des untröstlichen Birds waren Sacha Fenestraz (Nissan) und Maximilian Günther (Maserati-DS). Aus dem Traum des Meisterschafts-Comebacks von Jaguar war nach etwas mehr als einem Renndrittel eine Dystopie geworden. Beim nächsten Rennen in Kapstadt (25.2.) wird Bird zudem fünf Startplätze zurückgestuft.

Im Zuge der weiteren Aktivierungen sprang Jean-Éric Vergne an die Spitze. Das Envision-Duo Cassidy/Buemi und der smart nach vorne geeilte Dennis setzten ihn aber konstant unter Druck. Nach 23 von 31 regulären Runden blieb der – angesichts vieler Carbon-Trümmer – vorher mutigen Rennleitung dann keine andere Wahl, als erstmals das Safety Car auf die staubige Bahn zu rufen. Der Grund war kurios: McLaren-Mann Jake Hughes hatte nach der Haarnadel die Mauer getroffen, weil sein von einem Trümmerteil zerschlagener Spiegel das Lenkrad blockierte.

An der Spitze führte der zweifache Champ Vergne das Feld zunächst mit all seiner Erfahrung zurück in den Rennbetrieb. Hinter ihm erhöhte der vorher sparsame Cassidy jedoch massiv den Druck, mit seinem Kollegen Buemi in Lauerstellung. Während sich die Führungsgruppe anfangs in Vernunft übte, gab es im restlichen Feld plötzlich ein Hauen und Stechen. Unter anderem knallte René Rast (McLaren) Jake Dennis ins Heck und wurde im Anschluss mit drei Strafplätzen für Kapstadt bedacht.

Trotz des Energievorteils war Cassidy keine erfolgreiche Attacke auf Vergne vergönnt. Der Neuseeländer fuhr mit Buemi dafür einem Envision-Doppelpodium entgegen. Nach der Zieleinfahrt wurde von der Rennleitung aber fix ein zu hoher Verbrauch des Schweizers vermutet, der sich schnell bestätigte. Die Folge: 17 Straf-Sekunden. António Félix da Costa krönte seine starke Aufholjagd und sein 100. Formel-E-Rennen so mit einem Podium. Kollege Pascal Wehrlein baute parallel die WM-Führung mit Rang 4 aus – nicht mal 24 Stunden nachdem sein unverschuldeter Crash alles auf den Kopf zu stellen drohte. ■

FORMEL E IN HYDERABAD (INDIEN)

4. Rennen am 11.02.2023, 33 Runden à 2,835 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Jean-Éric Vergne (F)	DS Penske	46.01,099 min
2.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	+ 0,400 s
3.	António Félix da Costa (P)	Porsche	+ 1,859 s
4.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 2,855 s
5.	Sérgio Sette Câmara (BR)	NIO 333	+ 3,523 s
6.	Oliver Rowland (GB)	Mahindra	+ 7,138 s
7.	Norman Nato (F)	Nissan	+ 7,318 s
8.	Stoffel Vandoorne (B)	DS Penske	+ 7,564 s
9.	André Lotterer (D)	Andretti-Porsche	+ 8,703 s
10.	Edoardo Mortara (CH)	Maserati-DS	+ 9,073 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	80 Punkte
2.	Jake Dennis	62
3.	Jean-Éric Vergne	31
4.	Sébastien Buemi	31
5.	Nick Cassidy	28
6.	Sam Bird	28
7.	Jake Hughes	27
8.	René Rast	26
9.	António Félix da Costa	21
10.	Lucas di Grassi	18

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	101 Punkte
2.	Andretti-Porsche	78
3.	Envision-Jaguar	59
4.	McLaren-Nissan	53
5.	Jaguar	42
6.	DS Penske	36
7.	Mahindra	26
8.	NIO 333	11
9.	Nissan	11
10.	Maserati-DS	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NLS

Zuletzt kratzte das Starterfeld an der 100-Auto-Schallmauer. Es braucht aber mehr, um die Zukunft zu sichern

NLS

„Mein

Mike Jäger hat als neuer Geschäftsführer der VLN Sport GmbH eine Mammutaufgabe vor sich: die NLS wieder auf Kurs zu bringen. Wo er die Probleme sieht und wie genau er sie angehen will …

Von: **Bianca Leppert**

Die Stimmung im Fahrerlager war zuletzt angespannt. Würden Sie sich als guten Psychologen bezeichnen?
Du brauchst in diesem Job ein gewisses Einfühlungsvermögen und Grundkenntnisse. Zumal ich ins kalte Wasser geworfen wurde. Ich kannte die Szene ja nur von der anderen Seite als Fahrer. Nun muss ich die ganzen Zusammenhänge verstehen und die verschiedenen Interessen aller Beteiligten aussortieren. Da braucht es schon etwas Fingerspitzengefühl.

Einige NLS-Teilnehmer haben sich nicht mehr willkommen gefühlt. Wie können Sie da gegensteuern?
Viele hatten den Eindruck, sie werden nicht mehr gehört. Es kam in unserer Umfrage heraus, dass man zu wenig kundenorientiert agiert. Das war mit einer der Gründe, warum ich gewählt wurde. Man suchte jemanden, der ein Gehör für die Stimmung im Fahrerlager hat, aber auch einen betriebswirtschaftlichen Hintergrund. Ich bin Unternehmensberater mit Spezialisierung auf Unternehmen, die in Schieflage geraten sind und sich restrukturieren. Daher passt das gut zusammen. Vor allem, weil ich sowieso nach meiner aktiven Zeit als Rennfahrer einen Weg gesucht habe, weiterhin bei der VLN dabei zu sein.

Aber was können Sie konkret tun, damit sich alle mehr gehört fühlen?
Wir haben mit Teams gesprochen, die sich aus der NLS zurückziehen wollten, und uns mit der Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring zusammengesetzt. Es gab zuletzt bei Entscheidungen nur das Prinzip

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Büro ist das Fahrerlager“

Schwarz oder Weiß. Wir wissen aber, dass wir nichts ohne unsere Teams und Fahrer sind. Wir wollen sie bei Entscheidungen mehr abholen und Kommunikation auf Augenhöhe schaffen. Deshalb habe ich mich bewusst entschieden, kein eigenes Büro bei den Rennen haben zu wollen. Mein Büro ist das Fahrerlager. So bekomme ich viel mehr mit.

Welche Aufgaben mussten Sie in den ersten Tagen im neuen Amt erledigen?
Es ging erst mal darum, eine neue Führungsstruktur aufzubauen. Es sind ja innerhalb eines Tages Geschäftsführer, sportlicher Leiter, technischer Leiter und Rennleiter abgetreten. Ich habe versucht, manche Entscheidungen rückgängig zu machen. Und es dann als Chance gesehen, Dinge anders anzugehen. Da kam uns zum Beispiel die Unruhe in der ITR entgegen. Dadurch konnten wir Christian Vormann als Rennleiter gewinnen. Auch dem Technik-Trio wollten wir die Möglichkeit geben, etwas Neues mit uns aufzubauen. Im zweiten Schritt musste ich alle Strukturen in der VLN verstehen. Bis Weihnachten habe ich mich sieben Tage die Woche 16 Stunden am Tag mit der VLN beschäftigt.

Wie schnell kann man Ergebnisse erwarten?
Wir haben schon kleine Veränderungen erreicht. Zum Beispiel, dass die FT3-Tanks für die V-Klassen keine Pflicht sind. Die Boxenstoppzeiten haben wir ebenfalls vereinfacht. Zudem sind wir mit dem DMSB im Austausch, um das Permit-Verfahren zu verändern. Die Kostensteigerung, die wir aktuell erfahren, liegt bei 15 bis 17 Prozent. Eigentlich müssten wir auch in dieser Höhe das Nenngeld anheben, um kostendeckend zu arbeiten. Wir haben es aber hinbekommen, es nur um 2,5 Prozent zu erhöhen. Indem wir nicht Notwendiges abgeschafft und Kosten verhandelt haben.

Befindet sich die NLS in einer Identitätskrise?
Wir haben ein super Produkt mit der schönsten Rennstrecke der Welt. Wir müssen sie nur wieder besser und kundenorientierter vermarkten. Wir haben uns zu lange mit unseren eigenen Problemen beschäftigt und nicht mit denen unserer Kunden. Man hat zu sehr in Richtung Professionalisierung gedacht. Das ist in gewisser Weise auch in Ordnung, weil die FIA oder der DMSB ja von außen mitmischen und wir das nicht alleine bestimmen können. Michel Pathe als Leiter der VLN VV und ich haben uns dafür ausgesprochen, weiter eine Breitensportserie sein zu wollen – aber vor allem eine Kundensportserie.

„Wir wollen die Kleinen dabeihaben. Sie sollen nicht aussterben. Auch wenn die technische Umsetzung komplizierter wird.“

Mike Jäger, NLS-Chef

Wie kommt es, dass die Garagenteams aussterben?
Wir sind bestrebt, die Kleinen zurückzugewinnen, die wir verloren haben. Sicherlich auch durch eigenes Verschulden. Wir haben die Kosten mit Auflagen wie Datalogger, GPS und Co. in die Höhe getrieben. Da bist du schnell bei 9000 Euro nur für Technik. Das werden wir vereinfachen – genauso wie das Reglement und der Einstieg mit der Permit. Aber: Wenn wir realistisch sind, wird es heutzutage mit all der Elektrik immer schwieriger, irgendein Auto in der Garage zu einem Rennauto umzubauen. Da müssen wir unterstützen. Wir sind mit verschiedenen Herstellern in Gesprächen, ein kundensportähnliches Rennfahrzeug zu bauen – im Bereich von 60 000 Euro. Das ist eine Menge Geld, aber der Umbau wird eben immer schwieriger. Der andere Ansatz wären Rennkits, die von Herstellern angeboten werden. Unser Statement ist klar: Wir wollen die Kleinen dabeihaben. Sie sollen nicht aussterben, auch wenn die technische Umsetzung komplizierter wird.

Zuletzt waren es Ende 2022 unter 100 Starter. Ist das nur ein Imageproblem oder tatsächlich schwierig als Veranstalter?
Wir brauchen 130 Autos, um kostendeckend zu arbeiten. Da haben wir aber noch nichts verdient. Es gab meiner Meinung nach verschiedene Faktoren für diese Zahl. Zum einen der Ukraine-Krieg, der extrem späte Termin Anfang November und die Unruhe im Fahrerlager.

War das 12h-Rennen ein Tiefpunkt?
Wir hatten ja ein unterbrochenes 12h-Rennen, aufgeteilt in zwei 6h-Rennen. Es gab viel Gutes, aber auch viel Kritik. Wir haben uns im Austausch mit der ILN und den Kunden dafür entschieden, es in einem anderen Format zu erhalten. Wir machen daraus zwei 6h-Rennen, die einzeln gewertet werden. Als Team kannst du, wenn du beide Rennen fährst, eine Trophy-Wertung gewinnen. Zudem haben sie die Möglichkeit, die Fahrerplätze am Samstag und Sonntag getrennt voneinander zu vermarkten und am Samstagabend zu reparieren. Wenn alles klappt, unterteilen wir dieses Rennen in vier Abschnitte, mit denen man an nur einem Wochenende die Permit machen kann.

Welche Rolle spielt die Permit in der aktuellen Lage?
Sie ist für die Nordschleife richtig. Wir haben eine besondere Strecke und ein besonderes Rennformat. Es braucht eine gewisse Grunderfahrung. Deshalb bin ich ein Befürworter. Man sollte da aber nicht nur schwarz und weiß entscheiden, sondern auch mal grau. Wir arbeiten dazu derzeit eng mit dem DMSB zusammen, denn die Permit-Regularien machen ja nicht wir.

Welche Kernpunkte gehen Sie langfristig an?
Das ist zum einen die Reifenlimitierung. Zum anderen die Neustrukturierung der Klassen. Wie bringen wir die Kleinen wieder leichter in die NLS? Wie kommen die Clio-Cup-Autos wieder zurück? Machen wir historische Klassen? Auch das Thema Reglement steht im Fokus. Das ist teilweise extrem kompliziert. Wir haben mal an einem Beispiel durchgearbeitet, was man als italienischer Rennfahrer tun muss, um in der NLS fahren zu können. Da steigst du ziemlich schnell aus. Anderes Beispiel: Wir haben Datalogger, die kein Mensch ausliest – es sei denn, es gibt einen Verdachtsmoment. Deshalb überlegen wir, drei bis fünf Datalogger selbst zu kaufen, die entweder per Zufall oder bei einem Verdachtsmoment zugeordnet werden. Auch beim GPS-System denken wir darüber nach, eine Leihmöglichkeit für die ersten drei Rennen anzubieten. Die Gebühr wird auf den Kaufpreis angerechnet. Aber auch Zukunftsthemen wie alternative Antriebsarten beschäftigen uns.

Wie sehen Sie die ewige Diskussion zum Thema GT3 und kleine Autos?
Bei den Profis ist der Druck sehr hoch, weil es um den Fahrerplatz geht. Wir werden in aller Konsequenz Strafen aussprechen. Es soll einen Race Consultant geben, der den Rennleiter berät. Die GT3 als Problem zu sehen wäre aber zu einseitig. Wenn du im GT3-Auto zum Beispiel auf den Dacia Logan zufährst, sinkt dir das Herz in die Hose. An einer ungünstigen Stelle ist das eng. Aber wenn du gewissenhaft GT3 fährst und siehst, wie wenig die Dacia-Piloten dir im Weg stehen, dann klappt das. Die bringen nie eine unvorhersehbare Aktion, sie fahren einfach ihren Stil und lassen dich vorbei. Es gibt genügend Beispiele, dass es funktioniert. Es sind nicht immer die GT3-Autos oder die Cup-Porsche. Manchmal ist es die Unerfahrenheit der Kleineren, die auf einmal quer über die Strecke ziehen, weil sie Platz machen wollen.

Einer der besten Psychologen im Rennsport ist Stéphane Ratel. Was kann man sich von ihm abschauen?
Ich kenne ihn nicht persönlich. Aber ich bin in der NLS groß geworden. Für mich ist es eine Herzensangelegenheit und Ehrensache, dass ich mich da engagiere. ■

Mike Jäger

Geburtstag: 08.03.1971
Geburtsort: Wuppertal
Herkunftsland: Deutschland

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Das Konzept ist ein Erfolg“

Olivier Jansonnie, Technikchef des Peugeot-Hypercar-Werksteams, über die Technik-Updates für 2023, den Zielkonflikt zwischen Performance und Zuverlässigkeit und die Rolle der Joker-Regularien.

Von: **Thibaut Villemant; Marcus Schurig**

PEUGEOT SPORT

„Wir müssen Toyota über Performance unter Druck setzen, sonst gewinnen wir keine Rennen.“

Peugeot-Technikchef Jansonnie

Welche Änderungen planen Sie am 9X8 für 2023?
Wir haben einen Entwicklungsplan, den wir bereits vor dem WM-Finale in Bahrain mit dem ACO und der FIA geteilt haben. Eigentlich wissen wir seit unserem ersten Rennen in Monza, was wir ändern wollen und müssen, daran hat sich bis heute nichts geändert. Das Regelwerk erlaubt uns fünf Joker, um Dinge zu ändern, aber am Ende brauchen wir die Zustimmung von ACO und FIA.

Diese Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen?
Wir haben ein Paket an Maßnahmen definiert und diskutieren mit ACO/FIA, wie viele Joker dafür notwendig sind.

Handelt es sich dabei um Joker für Performance oder für Zuverlässigkeit?
Das kann man nicht immer eindeutig trennen. Wenn ein Hersteller an der Aerodynamik arbeitet, handelt es sich mit Sicherheit primär um Performance. Bei anderen Themen ist die Zuordnung nicht so eindeutig. Es gibt Bereiche, da sind beide Aspekte enthalten. Und selbst wenn man ein Thema hat, das nur die Zuverlässigkeit betrifft, dann arbeitet man das mit maximaler Perfektion ab, und am Ende bringt es auch Performance – das kann man nie völlig trennen. Das sind genau die Themen, die wir gerade mit ACO/FIA diskutieren.

Was sind die großen Themen, an denen Peugeot arbeitet?
Im Wesentlichen geht es um die Aerodynamik und den Bereich Motor und Getriebe, aber diese Themen standen sogar schon vor unserem WM-Debüt in Monza auf unserer Arbeitsliste.

Das letztjährige WM-Auto war ein Entwicklungsauto?
Richtig, wir fuhren die Rennen 2022, um herauszufinden, welche Bereiche wir verbessern müssen, auch mit Blick auf die Konkurrenz. Bei jedem Entwicklungsplan ist die Zeit der limitierende Faktor – und im Moment sind wir nur wenige Wochen entfernt vom Saisonstart in Sebring.

Peugeot hatte definitiv ein Topspeed-Manko. Wie kann man das Problem lösen?
Da spielen mehrere Faktoren eine Rolle, aber im Wesentlichen ist das ein Aero-Thema. Laut Reglement sollen die Autos auch bei der Aerodynamik sehr ähnlich sein, aber in Wahrheit sind sie es nicht. Sie sind sehr ähnlich, aber eben nicht ähnlich genug.

Das Aero-Fenster ist angeblich sehr klein und eng ...
Das stimmt, das Aero-Fenster ist so klein, dass es schwer genug ist, da überhaupt reinzukommen, folglich gibt es nur wenige Spielräume für die Entwicklung. Wenn die Autos den Windkanal verlassen, sollten sie in der Theorie gleich sein, aber in der Realität sind sie es auf der Rennstrecke nicht, das hat man ja letztes Jahr in der WEC gesehen.

Sie hatten für den Winter drei Langstreckentests geplant. Wo steht Peugeot heute bei der Zuverlässigkeit?
Wir haben für viele Probleme gute Lösungen gefunden, auch wenn die Joker-Fragen der Zulassung noch nicht gelöst sind. Einige Lösungen konnten wir noch nicht bei Langstreckentests validieren. Wir hatten aber keine andere Wahl, denn erst muss man Performance finden und parallel die Zuverlässigkeit sicherstellen. Wir haben vor Sebring noch einen Langstreckentest, ein weiterer folgt vor Le Mans – erst dann wissen wir, wo wir stehen. Beim letzten Test hatten wir etwa 70 bis 80 Prozent der Teile an Bord, mit denen wir in Le Mans fahren.

Was entscheidet in Le Mans: Die Zuverlässigkeit oder die Performance?
Das Problem besteht aus meiner Sicht darin, dass Toyota vermutlich beides haben wird, also Zuverlässigkeit und Performance. Man kann nicht zwischen dem einen und dem anderen wählen. Wir hätten 2022 kein WM-Rennen gewonnen, auch wenn wir eine perfekte Zuverlässigkeit gehabt hätten. Toyota hat eine gute Performance, eine fast perfekte Zuverlässigkeit, dazu machen sie im Rennen keine Fehler. Wir müssen über die Performance in der Lage sein, Toyota zu pushen und unter Druck zu setzen. Wenn uns das nicht gelingt, gewinnen wir keine Rennen.

Sie haben die operative Seite angesprochen. Wie wollen Sie sich beim Renneinsatz verbessern?
Wir haben uns bereits 2022 stark verbessert. Unsere Boxenstopps in Bahrain waren auf einem völlig anderen Niveau als in Monza, und wir werden für 2023 noch mal einen deutlichen Sprung bei den Stopps machen.

Die BOP in der Topklasse ist ein großes Thema. Ihre Meinung dazu?
Das Kernziel des neuen Reglements bestand darin, die Entwicklungskosten zu senken, indem man die Performance begrenzt. Aus meiner Sicht ist das Konzept ein voller Erfolg, denn die neue Formel hat zahlreiche Hersteller angelockt, egal ob LMH oder LMDh. Was die Balance of Performance betrifft: Wir haben als Peugeot Sport bisher noch nicht das Maximum aus unserem Konzept herausgeholt, also versuchen wir erst mal, unseren Job zu machen, bevor wir über die BOP sprechen.

Kürzlich fand das LMDh-Debüt in Daytona statt. Wird Peugeot dort mal antreten?
Wir haben bei Peugeot kein grundsätzliches Interesse an der IMSA-Serie, außer es hätte einen positiven Effekt auf unsere WM- und Le-Mans-Pläne. Deshalb hatten wir vor sechs Monaten mal darüber nachgedacht, in Daytona zu fahren, sozusagen als 24h-Test unter Rennbedingungen. Dann hätten wir aber am Dezember-Test teilnehmen müssen, plus die US-Homologation – das wäre zu viel Aufwand und Ablenkung für uns gewesen, deshalb haben wir die Pläne wieder verworfen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM/ADAC GT Masters: Zwischenstand

DTM: Nachfrage bei rund 30 Autos

Der Saisonauftakt von DTM und ADAC GT Masters ist zwar noch in weiter Ferne, doch nach dem DTM-Einschreibeschluss am 8. Februar sind Trends abzusehen. Einige GT3-Teams orientieren sich auch komplett neu.

Von: **Bianca Leppert**

Es wird im deutschen GT3-Sport eine der spannendsten Fragen vor Saisonbeginn: Wie sehen die Starterfelder der DTM und des ADAC GT Masters aus? In Sachen DTM wird es schon etwas konkreter, denn am 8. Februar war Einschreibeschluss. Rund 30 Autos sollen gemeldet sein. Die sind aber nicht automatisch gesetzt, denn der ADAC selektiert das Starterfeld und trifft die finale Auswahl in KW 7. Umso verwunderlicher die BMW-Meldung, Schubert und Project 1 würden in der DTM starten. Bestätigt ist das seitens des ADAC noch nicht. Während Neuerungen wie die Penalty Lap von einigen Teams begrüßt werden, schütteln andere den Kopf darüber, dass nun mit fünf Pirelli-Sätzen pro Wochenende mehr Reifen verfügbar sind als bisher. In Sachen Kosten und Nachhaltigkeit steht dahinter für viele ein Fragezeichen.

ADAC

Wie vertragen sich DTM und ADAC GT Masters? Es bleibt spannend

So groß das Interesse an der DTM ist, so ruhig ist es um das ADAC GT Masters. Angeblich sei die Zahl der genannten Autos immerhin zweistellig. Wobei mit dem Nennschluss bis zum 15. März noch Zeit ist. Hier sollte die Verkündung der TV-Partner der beiden Serien Schwung reinbringen. RTL Nitro hat das Ende der Zusammenarbeit bereits verkündet. Man munkelt, die DTM lande bei Pro7 und das GT Masters bei Sport 1.

Einige treue Teams kehren dem ADAC bewusst den Rücken. So wechselt Rutronik Racing nicht nur von Audi zu Porsche, sondern hat sich auch für NLS, 24h-Rennen und die GTWC Endurance entschieden. Bei Land Motorsport oder Car Collection konnte man keine Aussage zu einem ADAC GT-Masters-Engagement treffen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FALKEN MIT ZWEI PORSCHE

Falken Motorsport bleibt der Nürburgring-Nordschleife treu und hat das NLS-Programm sowie den Start beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring mit zwei neuen Porsche 911 GT3 R (992) bestätigt. Es ist bereits die 13. Saison für den Reifenhersteller als Porsche-Kundenteam.

MANTHEY MIT EMA AM RING

Manthey Racing und das australische EMA Team haben bereits mehrmals miteinander kooperiert, zuletzt bei den 12h Bathurst. Im Rahmen dieser Veranstaltung bestätigte Teamchef Nicolas Raeder auch, dass es beim 24h-Nürburgring wieder eine Zusammenarbeit geben wird. Für EMA wäre es der erste Einsatz in der Eifel.

ABT MIT LAMBO BEI 24H

Lamborghini war zuletzt mit FFF Racing und Konrad Motorsport auf der Nordschleife präsent. Nach dem Aus von FFF Racing gilt es nun als so gut wie sicher, dass Abt Sportsline das Projekt 24h-Rennen 2023 inklusive Vorbereitungsläufe bei der NLS mit der italienischen Marke übernimmt. Ob Hankook dabei auch wieder Reifenpartner wird, ist wohl noch offen.

AUER ZURÜCK IN TIROL

Nach dem schweren Unfall im Vorfeld des 24h-Rennens in Daytona ist Mercedes-Pilot Lucas Auer auf dem Weg der Besserung. Der Österreicher ist zurück in seine Heimat Tirol gereist. Auer hatte sich bei dem Unfall drei Wirbelbrüche zugezogen.

STARTERLISTE FÜR LE MANS

Le Mans feiert 2023 seinen 100. Geburtstag – und jeder will einen Startplatz. Die Zeichen verdichten sich, dass Glickenhaus einen zweiten Startplatz bekommt, denn angeblich tritt ein aus Deutschland stammendes Kundenteam mit dem Hypercar 007 mit LMH-BWT-Sponsorship an. Das Werksauto von Jim Glickenhaus soll auch in Le Mans von den Stammpiloten Romain Dumais, Olivier Pla und Ryan Briscoe pilotiert werden, aber angeblich machen sie beim 6h-Rennen Platz zugunsten der deutschen Kundensportpiloten. Dazu hat ein LMDh-Hersteller einen dritten Startplatz für Le Mans angefragt – wir tippen schwer auf Porsche.

MOTORSPORT IMAGES

PEUGEOT: GETRIEBE-ÄRGER?

Laut unbestätigten Quellen aus Frankreich musste Peugeot Sport auch seinen zweiten geplanten Langstreckentest mit dem Hypercar 9X8 vorzeitig abbrechen, angeblich soll es Probleme mit dem neuen Getriebe gegeben haben. Peugeot kämpfte bereits seit Beginn der Testarbeit mit Getriebeproblemen, für 2023 wurden die Innereien stark modifiziert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wiedergänger

Sachen gibt's: Eine ein Jahr lang siechende Truppe siegt wieder, und ein Totgeglaubter holt sich selbst ins Leben zurück. M-Sport-Rückkehrer Ott Tänak beschert sich und Ford einen grandiosen Sieg, sein glückloser Vorgänger Craig Breen wird nach seiner Rückkehr zu Hyundai Zweiter.

Von: **Markus Stier**

Malcolm Wilson wischt sich schon Tränen ab, bevor die Violinen erklingen, der Union Jack auf der Riesenleinwand weht und Pauken und Trompeten einsetzen. Teamchef Richard Millener hat auch Pipi in den Augen, als er zum ersten Mal als Teamchef von M-Sport die Trophäe entgegennimmt. Er ist zwar schon seit 2019 im Amt, aber seine Mannschaft war bis zum Januar 2022 sieglos. Beim grandiosen Triumph zum Auftakt der Hybrid-Ära in Monte Carlo im Vorjahr stand noch Wilson zwischen Sébastien Loeb und Isabelle Galmiche. Der muss sich jetzt den Rotz von der Nase wischen, als sein Ziehsohn Millener die Trophäe in den Nordhimmel reißt.

Wilson hat mit dem Rücken zur Wand alles auf eine Karte gesetzt – und gewonnen. In den Jahren seit dem offiziellen Ford-Ausstieg Ende 2012 hat er oft geklagt – das Reglement, die Wirtschaftslage allgemein, der Brexit im Speziellen. Und er hat nicht selten gedroht, man werde sich in Cumbria vielleicht nur noch auf die Geschäftszweige konzentrieren, die Geld abwerfen. Das Kundengeschäft. Und er hat sich nicht selten geärgert, wenn Konkurrenten sagten: Am Ende ist er eh wieder dabei. Über das WRC-Programm pflegte er zu sagen: „Das ist mein Schaufenster", genau das ist sein Problem: Wer kann einen Laden ohne Auslage am Laufen halten?

> Die Schweden-Rallye feierte ihre 70. Ausgabe seit 1950, dabei existiert sie erst seit 1965 als Winterveranstaltung. Davor hieß sie „Rallye Mitternachtssonne".

Im Herbst stand M-Sport mal wieder am Scheideweg. Der Puma Rally1 bekam von allen Fahrern nur Lob. Der große Loeb signalisierte sogar Bereitschaft, sein selbst gewähltes Teilzeitprogramm erheblich aufzustocken. Aber bei aller Bewunderung für den monumentalen Franzosen sah Wilson nur eine einzige Lösung: Ott Tänak. „In meinen Augen ist Ott der Einzige, der Kalle Rovanperä wirklich Paroli bieten kann", raunte er schon im Spätsommer.

Hadernd oder mäkelnd

Was war dieser Tänak da für eine seltsame Figur. Bester Hyundai-Fahrer in der Tabelle, vier Siege auf dem Konto und doch ständig hadernd, mäkelnd oder trotzig schweigend, um sich nicht noch mehr den Mund zu verbrennen. Zeitweilig wirkte es, als bettelte der Este um den Rauswurf, redete vom Ruhestand – mit 35.

Der Weltmeister von 2019 ist ein Phänomen, er ist schon zum zweiten Mal wiederauferstanden. 2011 in der zweiten WM-Liga der Shootingstar, saß er 2012 im Werks-Auto. Der Fuchs Wilson hatte sich den Rohdiamanten aus Saaremaa für sechs Jahre gesichert, nur um ihn Ende 2012 rauszuschmeißen. Unwillig und unbelehrbar, lauteten die Kritikpunkte, die Kosten für drei oder vier

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ott Tänak und sein Ford Puma brauchten nur zwei WM-Wochenenden, um eine titeltaugliche Allianz zu schmieden

MCKLEIN

Wracks kamen nur obendrauf. Nach einem Jahr in estnischer Verbannung riss sich Tänak zusammen. Wilson gab ihm eine zweite Chance, machte ihn zu einem Siegfahrer und einem potenziellen Weltmeister. Toyota erntete 2019, was M-Sport gesät hatte. In den drei Jahren bei Hyundai konnte Tänak Platzhirsch Thierry Neuville nicht an die Wand drücken, aber im für das Team schwierigen Jahr war er schneller als der Belgier, hatte die besseren Ergebnisse und auch mehr Glück.

Der unglückliche Wilson ging seit dem Sommer wieder Klinken putzen. Neue Türen wollen sich schon seit geraumer Zeit nicht öffnen, die alten Türgriffe sind blank gewetzt, ohne dass sie Einlass gewähren. Red Bull signalisierte früh, man sei bereit, weiterzumachen, auch nach dem Tod von Dietrich Mateschitz, aber fünf oder sechs Millionen extra? Ford ist eh dabei, es kostet ja nichts, denn Geld fließt seit zehn Jahren nicht mehr aus Dearborn. Beim Weltkonzern ist man im Geiste schon in der Formel 1.

Also lautete die Frage, ob Wilson den Stecker zieht und sich langfristig auf Industrieaufträge seines neuen Entwicklungszentrums samt eigener Rennstrecke konzentriert. „Ich kann mir so was nicht noch mal leisten“, sagte er nach zwei Jahren mit Superstar Sébastien Ogier, jetzt hat er es sich doch geleistet. „Wir haben alle unter die Matratzen geschaut“, flachste Rich Millener auf die Frage, wo das Geld dieses Mal herkommt. Wilson hat doch wieder eigene Pfunde in die Hand genommen – und ist „all in“ gegangen, wie die Poker-Spieler sagen. Am 7. Dezember unterschrieb Tänak in Dovenby Hall einen neuen Vertrag, zwei Monate später hat sich die Investition ausgezahlt.

Tänak hat jetzt 18 WM-Siege. Er hat Ex-Kollege Neuville überholt und ist gleichgezogen mit den Finnen Hannu Mikkola und Jari-Matti Latvala, und das Schöne, das Magische am Rallyesport ist: Es gibt keine Erklärung. „Ich dachte, wir kommen hierher und sehen so langsam, wo wir stehen. Dass es so weit vorn ist, hätte ich nicht gedacht“, sagt er bei aller Selbstgewissheit staunend. In Monte Carlo schloss er noch aus, dass man irgendwelche Erkenntnisse vom ersten Einsatz auf trockenem Asphalt mitnehmen könne auf Schnee und Eis.

Es sei noch einiges zu tun, betonten Tänak und sein Arbeitgeber bezüglich des Sportgeräts. Aber Wilson war nach der Premiere erleichtert: „Wir müssen nicht das halbe Auto umbauen.“ Der Puma passt seinem Lenker immer noch nicht wie ein Handschuh, nicht wie einst der Yaris. Der Sieger der Schweden-Rallye fährt nur eine einzige Bestzeit, aber Tänak ist auf 16 Prüfungen unter den vier Schnellsten. Er liegt von der ersten Minute an in Schlagdistanz, weiter als 10,5 Sekunden lässt er den Führenden nie von der Angel.

Bilanz wie ein Paydriver

Der am schwersten zu Schlagende bei dieser 70. Schweden-Rallye ist ausgerechnet der Geschlagenste des letzten Jahres. Craig Breen kam in seiner so lang ersehnten ersten vollen Saison in einem Topauto bei sechs von 13 WM-Läufen nicht in die Top 10, und das meist selbst verschuldet. Nach zwei Podiumsplätzen bei den ersten fünf Rallyes waren ein fünfter und ein neunter Rang bei M-Sport seine einzige Beute, da war Paydriver Gus Greensmith kein bisschen schlechter.

„Wir sind sicher, Craig hat das Zeug zum Sieger“, sagte Teamchef Millener noch nach dem Rauswurf. Hinter vorgehaltener Hand klagte man in Cumbria, Breen mache sich zu viel Druck und sein Clan flüstere ihm zu viel Unsinn ein. „Ich weiß nicht, ich kriege die einzelnen Puzzle-Teile einfach nicht zusammen“, sagte ein ratloser 32-Jähriger. Derselbe Craig Breen sieht eine Woche nach seinem 33. Geburtstag auch nicht viel klarer: „Ich weiß auch nicht, es hat einfach gepasst.“

Wer soll das verstehen? Der Hyundai gilt als diffiziles und sensibles Wesen. Die Abstimmung, die auf WP X passt, muss auf WP Y noch längst nicht funktionieren. 2022 klagten die Piloten über ein auskeilendes Hinterteil. Was für eine Wohltat war doch da der Ford Puma, in den sich ein Loeb einen Tag nach der Rückkehr von der Dakar reinsetzte und befand: Passt scho. Alles so lassen.

Breen, 2018 bereits einmal Zweiter in Schweden, erweckt beim Beginn der Post-Ford-Ära den Eindruck, als hätte es das Jahr 2022 gar nicht gegeben. Der Hospitality-Tempel bei Hyundai ist ein anderer, mit dem kühlen Kalkulator Cyril Abiteboul sitzt auch ein anderer auf dem Chefsessel als Breens alter Spezi, Gemütsmensch Andrea Adamo, und doch fühlte es sich ein bisschen wie heimkommen an.

Der zweite Testtag hat sicher geholfen. Eigentlich hat jeder Fahrer durch die strengen Test-Restriktionen der FIA nur einen Vorbereitungstag, aber Thierry Neuville plagte eine schwere Erkältung, und so durfte Breen ein weiteres Mal ran und rang dem i20 wichtige Erkenntnisse ab. Was auch half, war die gute Startposition ganz hinten im Rally1-Feld, denn wer in Monte Carlo nicht gestartet ist, steht auch nicht in der Tabelle vorn. Breen nutzt den Vorteil, setzt sich ab WP4 an die Spitze und hätte sie vielleicht bis zum Samstagabend verteidigt, wenn sich nicht plötzlich die Lauffläche seines linken Vorderreifens abgelöst hätte. Aber auch Tänak fährt sich einen Platten, nur kassiert der Este weniger Zeitverlust.

Für die Kombattanten ist es kein Drama. Breen verliert zehn Sekunden, Tänak nur vier. Es hätte ein Drama für Pirelli sein ▷

MCKLEIN

Vom emotionalen Tiefpunkt bei Hyundai bei M-Sport wieder im Aufwind

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

Im Dunklen getappt: Elfyn Evans sucht nach seiner Form

MCKLEIN

Die „Blue Brothers" Wilson, Williams und Millener wieder in der Erfolgsspur

können, aber es gibt keine weiteren Opfer mit diesen Symptomen, bei Hyundai verhält man sich auffallend ruhig zu dem Vorfall. Reifenchef Terenzio Testoni trifft sich umgehend mit Abiteboul und verkündet: Man habe das Problem erkannt und eine Lösung gefunden. Am Abend verrät der Italiener: „Ich habe nach einer Prüfung noch nie so niedrige Reifendrücke gesehen." Zudem erklärt er, Tänaks aufgelöster Gummi sei das Resultat eines schleichenden Plattfußes. „Wenn du mehrere Kilometer ohne Druck fährst, zerstört das den Reifen irgendwann."

Die Reifen sind insofern ein Thema, weil es bei den hohen Geschwindigkeiten und den rauen Bedingungen die Spikes aus dem Gummi reißt. Die Kunst heißt haushalten. Da ist die Schweden-Rallye 2022 ins vermeintlich frostsichere Umea umgezogen, und jetzt sorgte eine milde Atlantikströmung auch 600 Kilometer nördlich der alten Heimstädte für Tauwetter. Es war nicht halb so schlimm wie früher in Värmland, die Rallye stand nie auf der Kippe. Aber vor allem beim zweiten Durchgang kämpften sich die Autos durch tiefe Rillen, hie und da lugte der Schotter durch.

Kein Toyota in den Top 3

Musste man bei der Monte noch unbedingt Toyota fahren, um ganz vorn zu sein, schafft es beim zweiten WM-Lauf keines der drei Werksautos aufs Podium. Takamoto Katsuta, einst WRC2-Sieger in Schweden und bei einer äußerst glitschigen Rallye Japan zum Saisonschluss noch starker Dritter, fährt auf der vierten Prüfung seine erste Bestzeit als offiziell Nominierter für Markenpunkte, in der fünften überschlägt er sich spektakulär. Elfyn Evans, 2020 bei Tauwetter noch überragender Schweden-Sieger, steckt die Nase seines Yaris schon am Freitagmorgen in eine Schneewand und steckt daraufhin zurück. Auch bei Evans gibt es keine große Analyse, der Waliser fand einfach nicht in seinen Rhythmus.

Bleibt der Schweden-Sieger des Vorjahres: Kalle Rovanperä hat einen harmlosen Dreher, der nur fünf Sekunden kostet, aber die Erkenntnis bringt, dass er das Glück nicht zwingen kann. Fakt ist: Hyundai und Ford liegen ruhiger auf der Straße. Der gokartähnliche Yaris mag harte Abstimmungen und wenig Bodenfreiheit, beides war im weichen Schnee und tiefen Furchen keine Option. Ford und Hyundai legen ihre Autos traditionell eher auf Traktion aus. „Ich konnte vor allem bei den zweiten Durchgängen nie so angreifen, wie ich wollte", klagt der Titelverteidiger, der sich trotz Platz 4 nicht die Laune verderben lässt. So muss er nicht als Tabellenführer in Mexiko für die Kollegen Staub fegen.

Pierre-Yves Loubet erkennt im zweiten Puma früh, dass er das Tempo vorn nicht mitgehen kann, und entscheidet, das zu tun, was sein Arbeitgeber Malcolm Wilson von Lehrlingen erwartet: Er lernt. Loubet sammelt Kilometer und Erfahrung. Es

> Bei insgesamt acht Podiums-Besuchen schrammte Craig Breen zum vierten Mal als Zweiter knapp am ersten WM-Sieg vorbei.

reicht zu Rang 6, obwohl Loubet auf der finalen Prüfung nach einer Panne zweieinhalb Minuten verliert, aber der anfangs starke Esapekka Lappi liegt nach einem ausgiebigen Schneeausflug am Samstag mit seinem Hyundai zu weit zurück, um ihn einzuholen.

Loubet schreibt Geschichte als erster Rallyefahrer, der rein elektrisch ins Ziel fährt. Auf der letzten Prüfung ist plötzlich der Ladedruck am Ford zusammen-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Harte Landung: Eben noch euphorisiert von einer Bestzeit, warf Takamoto Katsuta den Yaris ins Unterholz

MCKLEIN

MCKLEIN

Neuville: Einen ganzen Tag am Limit, am Ende Dritter

MCKLEIN

Abiteboul: Langfristig denken

MCKLEIN

Breen: Eben noch unten, jetzt oben

gebrochen, Rauch quillt aus der Motorhaube. Zur Sicherheit stoppt Loubet mitten auf der Prüfung, Beifahrer Nicolas Gilsoul hat den Feuerlöscher schon im Anschlag. Der Motor springt nicht mehr an, aber die Batterie hat noch Strom. Zehn Kilometer sind mit dem Hochvolt-Kasten schon drin, es sind nur drei bis ins Ziel der Prüfung, die auch das Ziel der Rallye bildet.

Stallorder schiefgegangen

Das bringt auch die Hyundai-Teamspitze ins Schwitzen. Nach der letzten Lichtschranke rollen die Besten unmittelbar Richtung Podium. Als Breen am Sonntag Tänak nicht mehr halten kann, verfügt Cyril Abiteboul mangels taktischem Spielraum, sein Edel-Domestike solle schon vor der letzten Prüfung eine Minute zu spät stempeln. Die Zeitstrafe von zehn Sekunden bringt Titelkandidat Neuville, der sowohl mit seiner Erkältung als auch mit seinem i20 immer besser zurechtkommt und Verfolger Rovanperä dank frischerer Reifen sicher abwehrt, hauchdünn vor Breen auf Platz 2. Aber der Belgier rutscht kurz vor dem Ziel aus Furcht, in den Schnee zu rutschen, prompt in den Schnee. „Ich bin gestern den ganzen Tag am Limit gewesen. Ich hatte Angst, auf den letzten Kilometern noch alles wegzuwerfen." Der kleine Ausrutscher am letzten Linksabzweig kostet nur zwei Sekunden, genug, um dann doch hinter Breen ins Ziel zu rollen.

Mit vorgetäuscht grimmiger Miene stellen sich Neuville und Beifahrer Martijn Wydaeghe dreist auf Podiumsplatz 2. Angesichts seiner Wiederauferstehung und der Podiumspremiere seines neuen Co James Fulton bemerkt der fröhliche Ire nichts, bis ihn der Belgier von der dritten Treppchenstufe schubst und ihm seinen korrekten Platz zuweist. Dann erklingt „God save the king". Beim letzten Mal, als in der Rallye-WM diese Hymne gespielt wurde, hieß es noch: Gott schütze die Königin. ■

RALLYE SCHWEDEN (9. BIS 12. FEBRUAR)

2. von 13 Läufen mit 18 Wertungsprüfungen über 301,18 Kilometer

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST), Ford Puma Rally1	2:25.54,5 h
2.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1	+18,7 s
3.	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1	+20,0 s
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1	+25,1 s
5.	Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris Rally1	+1.24,0 min
6.	Loubet/Gilsoul (F/B), Ford Puma Rally1	+5.59,0 min
7.	Lappi/Ferm (FIN/FIN), Hyundai i20 Rally1	+7.42,4 min
8.	Solberg/Edmondson (S/GB), Skoda Fabia Rally2	+7.48,1 min
9.	Veiby/Eriksen (N/N), VW Polo Rally2	+8.30,4 min
10.	Pajari/Melkönen (FIN/FIN), Skoda Fabia Rally2	+9.03,2 min

Bestzeiten: Rovanperä 6, Neuville 5, Breen 4, Katsuta 1, Tänak 1, Lappi 1

WM-STAND FAHRER

1.	Ott Tänak	41 Punkte
2.	Kalle Rovanperä	38
3.	Thierry Neuville	32
4.	Elfyn Evans	29
5.	Sébastien Ogier	26
6.	Craig Breen	19
7.	Esapekka Lappi	15
8.	Takamoto Katsuta	8
9.	Pierre-Louis Loubet	8
10.	Dani Sordo	6

MCKLEIN

Empfindlich gegen Spurrillen: Pirelli

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	80 Punkte
2.	Hyundai	66
3.	M-Sport-Ford	51

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

Oliver Solberg war 700 Kilometer von seinem Zuhause entfernt eine Klasse für sich

Heimsieg als Statement

Die alte und neue WRC2-Konkurrenz ist gewarnt. Nach dem Probegalopp in Monte Carlo feierte Oliver Solberg im heimischen Schweden seinen ersten WRC2-Sieg und beginnt seine Mission WM-Titel mit Maximalpunkten. Gaststarter Ole Christian Veiby wird Zweiter vor Sami Pajari.

Von: **Reiner Kuhn**

Sieben der bisher zehn ausgelieferten brandneuen Skoda Fabia RS Rally2 sind im 25 Teams zählenden Zweitliga-Feld mit von der Partie. Doch weder Weltmeister Emil Lindholm, der Monte-Zweite Nikolay Gryazin, Finnlands Talent Sami Pajari oder Ex-Werksfahrer Oliver Solberg setzen mit der hochgehandelten Wunderwaffe das erste Ausrufezeichen, sondern Jari Huttunen.

Im altehrwürdigen Fabia R5 mit der Chassisnummer 47 aus dem Jahre 2016 markiert der 28-jährige Finne die erste Bestzeit und geht zur Überraschung der ambitionierten Konkurrenz nach acht Prüfungen auf einem Podiumsplatz in die erste Nachtruhe. Auch, weil andere früh patzen: Lindholm (Skoda) steckt kurz in einer Schneebank (WP 3). Gastfahrer und Mitfavorit Ole Christian Veiby (VW) leistet sich einen Dreher, und Teemu Suninen (Hyundai) hadert mit der Technik. Sein Steuergerät liefert nur noch Straßen-Modus (WP 5).

„Auch bei mir lief nicht alles perfekt. Erst hatte ich in den schnellen Ecken Untersteuern, dann in den extremen Spurrillen Probleme mit der Traktion", berichtet Solberg, der mit einem Polster von 13 Sekunden auf Markenkollege Pajari und 35 Sekunden vor Huttunen in die zweite Tagesetappe geht.

Solberg mit weißer Weste

Acht Stunden und sieben Prüfungen später hat Solberg seinen Vorsprung auf 51,6 Sekunden ausgebaut. „Die Luft ist brutal dünn, aber wir haben uns bisher keinen Fehler geleistet und werden nun alles dransetzen, das Ding auch nach Hause zu bringen", so der finale Schlachtplan des 21-jährigen Lokalhelden.

> Auf 14 der 18 Prüfungen markierten die Skoda Fabia-RS-Piloten Solberg (8), Pajari (4) und Lindholm (2)die Bestzeiten, einmal hatte Huttunen im Fabia R5 von 2016 die Nase vorne.

Derweil hat Huttunen seinen Dienstwagen erst in eine Schneewand gesteckt (WP 13) und kurz vor Schluss mit drohendem Motorschaden abgestellt (WP 17). Lindholm hängt mit knapp drei Minuten Rückstand auf WRC2-Zwischenrang 9 hinter Skoda-Markenkollege Lauri Joona und dem ebenfalls enttäuschenden Suninen fest. Davor toben Marco Bulacia (Skoda), Georg Linnamäe (Hyundai) und Gryazin im luftleeren Raum auf den Plätzen 6 bis 4 hinter den Podiumsplätzen durch die schwedischen Wälder. Veiby ist längst wieder an Pajari vorbeigezogen, aber drei Prüfungen über insgesamt 80 WP-Kilometer vor dem Ziel zu weit vom souverän führenden Solberg weg. Ergo konzentrieren sich alle darauf, auf der abschließenden Powerstage noch maximale Zusatzpunkte mitzunehmen. Auf zehn Kilometern ist Veiby 3,4 Sekunden langsamer als Solberg, Lindholm verpasst als Zweiter die finale Bestzeit des Schweden um eine halbe Sekunde.

Bei den neun Teilnehmern im Masters Cup sind die Abstände deutlich größer. Der Pole Michal Solowow (Skoda) gewinnt mit 9,5 Minuten Vorsprung vor Miguel Zaldivar (Hyundai) aus Paraguay. Eine weitere Minute dahinter komplettiert der Spanier Alexander Villanueva das Siegerpodest bei den Fahrern über 50 Jahre. ■

HONZA FRONEK

Rang 2 für Gaststarter Veiby

HONZA FRONEK

Letzter Podestplatz für Pajari

WRC2 / SCHWEDEN

1. Solberg / Edmondson (S/GB) Skoda Fabia RS Rally2	in 2:33.42,6 h
2. Veiby / Eriksen (N/N) Volkswagen Polo GTI R5	+ 42,3 s
3. Pajari / Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.15,1 min
4. Linnamäe / Morgan (E/GB) Hyundai i20 Rally2	+ 2.21,1 min
5. Bulacia / Vallejo (BOL/E) Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.41,5 min

WRC2-STAND NACH LAUF 2

1. Yohan Rossel (F)	28 Punkte
2. Oliver Solberg (N)	28 Punkte
3. Nikolay Gryazin (RUS)	20 Punkte
4. Ole Christian Veiby (N)	19 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WRC3 /Junior-WM I Schweden

Krimi um Sekundenbruchteile

Gaststarter Korhonen hatte in der WRC3 alle im Griff. Dahinter lieferten sich William Creighton und Laurent Pellier ein hochspannendes Duell um den Auftaktsieg in der Junior-WM. Im Ziel lag der Ire sechs Zehntel vor dem Franzosen.

Von: **Reiner Kuhn**

Obwohl die WM-Junioren mit neun Teams zwei Drittel der 13 WRC3-Teilnehmer stellten, ging der Klassensieg nach souveräner Vorstellung an den nach drei Winterausfahrten bestens vorbereiteten Gaststarter Roope Korhonen. Der 24-jährige Finne zog in der dritten Prüfung am bis dahin führenden Junior-WM-Routinier William Creighton vorbei und war mit 39,6 Sekunden Vorsprung absolut ungefährdet.

Ähnlich hatte sich Creighton seinen Saisonauftakt in der Junior-WM vorgestellt. Nach der ersten Tagesetappe lag der Titelfavorit schon 34,5 Sekunden vor Laurent Pellier. Doch der ohne jeden Testkilometer und ohne Schweden-Erfahrung angereiste Junioren-Europameister kam immer besser in Fahrt und blieb dran. Auf der 13. WP dann das erste Drama. In voller Fahrt öffnete sich am Ford Fiesta Rally3 von Creighton die Motorhaube, der Ire steckte den 235 PS starken Turboallradler in eine Schneewand, verlor über eine halbe Minute und plötzlich war Pellier mit 10,4 Sekunden vorne. Dem nicht genug, baute der Debütant seinen Vorsprung vor dem sonntäglichen Schlussspurt auf 19,7 Sekunden aus.

Doch Creighton konterte und ging nach 300 Wertungskilometern mit 2,7 Sekunden Vorsprung in die abschließenden Powerstage. Dort drehte Pellier nochmals groß auf. Ein Blick auf die Zwischenzeiten zeigte: Nach sieben der zehn finalen WP-Kilometer war der 28-jährige Franzose drei Sekunden schneller. Im Ziel blieben davon aber nur 2,1 Sekunden übrig. Pellier gewann zwar die Powerstage, Creighton dafür die Rallye um Haaresbreite. Sechs Zehntelsekunden Vorsprung sind das zweitknappste Ergebnis in der 22-jährigen Geschichte der Junior-WM. ■

M-SPORT

Achterbahn der Gefühle: Creighton siegt mit 0,6 Sekunden Vorsprung

Toyota-Nachwuchsprogramm

Weltmeisterlicher Schnupperkurs

Das intensive Förderprogramm der Toyota-Junioren erreicht das nächste Level. Erstmals starteten die drei jungen Japaner bei einem WM-Lauf.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor 18 Monaten gingen Nao Otake, Hikaru Kogure und Yuki Yamamoto aus der zweiten Rallyesichtung von Toyota in Japan hervor. Das Ziel: Mindestens einer der drei soll in die Fußstapfen von Werksfahrer Takamoto Katsuta treten und wenn möglich um den WM-Titel kämpfen. Seit zwölf Monaten lebt das Trio in Finnland und wird unter der Leitung von Ex-Werksfahrer Mikko Hirvonen intensiv geschult. Im Vorjahr standen vier Schotter- und zwei Asphalt-Rallyes auf dem Programm. Dazu kamen Streckenbesichtigungen bei den WM-Läufen in Spanien und Japan, um sich gemeinsam mit ihren finnischen Copiloten an größere Aufgaben zu gewöhnen. Nach einem Probegalopp bei der Arctic-Rallye in Finnland folgte nun der erste Auftritt in der Rallye-WM. Mit ihren frontgetriebenen Renault Clio Rally4 surfte und fräste das Trio zumeist am Ende des WM-Feldes durch die eisigen Bahnen.

HANNU RAINAMO

Erstmals auf großer Bühne: Otake

„Wichtiger als die Zeiten war es zu lernen, sich eine lange Rallyewoche einzuteilen und ein Gefühl dafür zu bekommen, wie sich die Strecken nach den vielen Topautos verändern und sie ihre Aufschriebe anpassen müssen“, sagt Hirvonen und freut sich über die starke Darbietung seiner Schützlinge, allen voran des 22 Jahre jungen Nao Otake, der als souveräner Klassensieger mit dem kleinen Fronttriebler auf Gesamtrang 32 stürmte und dabei insgesamt zehn WRC2- und WRC3-Piloten das Heck seines Clio zeigte. ■

KOMMENTAR

NUR KONSEQUENT

Hersteller entwickeln südhaft teure Prototypen für die Topliga nebst kostengünstigerem Kundensportmodell und beklagen, dass sie kaum schnellen Nachwuchs für ihre Werkswagen finden. Statt ihre Modell-Pyramide zu nutzen, um Talente auszubilden und an ein Werkscockpit heranführen, arbeiten sie mit Fahrer-Managern, Agenturen und pflegen die Philosophie „Hire and fire“. So setzte Hyundai im Herbst das 20-jährige Talent Oliver Solberg vor die Türe, handelte mit Ex-Team- und gleichzeitig Fahrer-Manager Alain Penasse den Vertrag von Craig Breen aus und überlegte, sein WRC2-Juniorteam einzustellen. Anders Toyota. Nach einer landesweiten Sichtung in Japan holte man Hiroki Arai und Takamoto Katsuta an den Stammsitz des Werksteams nach Finnland. Zwei intensive Ausbildungsjahre später folgten erste WRC2-Einsätze. Ab 2019 saß Katsuta im Yaris WRC und blickt heute auf sieben WP-Siege und drei Podestplätze in der Rallye-WM zurück. Für Toyota noch wichtiger: Im Gegensatz zu automobilen Schlüsselländern wie Deutschland oder Italien hat man einen nationalen Topfahrer mit breiter Fangemeinde und generiert ein mediales und öffentliches Interesse. Verständlich, dass Konzernchef Akio Toyoda ein neues, noch konsequenteres Förderprogramm auflegen ließ. Diesmal werden drei gleich Junioren intensiv betreut. Mindestens zwei davon sollen ab 2024 im brandneuen Toyota Yaris Rally2 in der WRC2 fahren und mittelfristig mindestens ein Toyota-Werkscockpit mit einem Japaner besetzt werden. Nationalhelden haben im Sport einen enormen Gegenwert. Schon deshalb könnte die Rechnung aufgehen und sich ein eigener und konsequent geförderter Fahrerkader lohnen.

Reiner Kuhn
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-EM Schweden

Klassiker im Sommer

Im Juli kehrt die internationale Rallyeszene nach Schweden zurück. Der fünfte von acht EM-Läufen steigt auf den früheren WM-Strecken rund um Karlstad.

Aufgrund der milden Bedingungen im Värmland zog die Rallye Schweden rund 750 Kilometer in den Norden um. „In Umea hat die Rallye-WM ein neues Zuhause gefunden. Ebenso glücklich sind wir, die langjährige Erfahrung und die Fangemeinde im Värmland künftig in der Rallye-EM nutzen zu können“, sagt Simon Larkin, beim Promoter für Veranstaltungen zuständig.

Die kontinentale Topliga wird am 7. und 8. Juli erstmals über die traditionsreichen Strecken rund um Karlstad toben. Glenn Olsson, alter und neuer Chef-Organisator im Värmland: „Bei der ‚Königlichen Rallye von Skandinavien‘ werden die bekannten Hochgeschwindigkeits-Strecken erstmals im Sommer befahren. Wir planen, die finale Powerstage mit der berühmten Sprungkuppe ‚Colin’s Crest‘ weltweit im TV zu übertragen.“ Neben den EM-Assen will auch Lokalheld Oliver Solberg versuchen, die bisherige Bestmarke von 45 Metern für den weitesten Satz zu knacken. ■ RK

ROESELER

Highlight und Fanmagnet im Värmland: Die Sprungkuppe „Colin’s Crest“

AUS DEM SERVICEPARK

WILLKOMMENSKULTUR
Seit dem Vorjahr ist die Universitätsstadt Umea stolzer Gastgeber der Rallye Schweden. In nur zwölf Monaten entstanden zwei neue Hotels mit 270 Zimmern. Insgesamt wurde die Bettenzahl in gewerblichen und privaten Unterkünften um satte 25 Prozent erhöht.

LERNGRUPPE
Unter der Leitung von Andreas Dinzinger, Wagenreferent des ADAC Südbayern und Rallyeleiter der neuen Rallye Zentraleuropa, weilten 18 Personen aus der Organisation des künftigen WM-Laufes, angefangen von Mitgliedern der sportlichen Leitung über Streckensicherung, Zeitnahme, Technik bis hin zu Medizinern in Umea, um den schwedischen Kollegen über die Schultern zu schauen und sich mit den Teams, der FIA und dem Promoter auszutauschen.

NEUORIENTIERUNG
Unter Jean Todt fungierte Surinder Thatthi noch als FIA-Vizepräsident. Nun betreut der Kenianer in der Junioren-WM seinen jungen Landsmann Hamza Anwar. Als Funktionär ist Thatthi zudem weiter für den heimischen WM-Lauf aktiv.

KADETTENSCHMIEDE
Topfavorit Mats Jonsson musste seinen Toyota Celica GT-4 nach der ersten Bestzeit mit Motorschaden abstellen, sodass Nils Östgard sich im Opel Kadett GSI an die Spitze des 29 Teams zählenden Historik-Feldes setzte. Eine Prüfung später übernahm sein Kadett-Kollege Johannes Joons das Kommando und siegte mit einer knappen Minute Vorsprung vor Arne Radström (Volvo 264) und Östgard.

FAHRPLAN
Kaum hat Hyundai Portugal Craig Breen für die nationale Meisterschaft verpflichtet, sind die nächsten WM-Einsätze im dritten Teilzeit-Werkswagen ein offenes Geheimnis. Da der EM-Lauf in Fafe ebenso wie die Rallye Portugal zur Landesmeisterschaft zählt, sitzt der Ire dort im i20 Rally2, und Dani Sordo wird nach Mexiko auch in Portugal im Hybridboliden sitzen. Breen startet dafür in Kroatien im dritten Werkswagen. ■ RK

Rallycross-WM

Loeb und Ekström kehren zurück

In drei Monaten geht die Rallycross-WM mit ihren vollelektrischen Supercars in ihre zweite Saison. Mit dabei: zwei bekannte Rückkehrer. Sébastien Loeb soll in einem Lancia Delta Integrale von Guerlain Chicherit sitzen, und der Promoter holte Mattias Ekström als neuen Sportdirektor ins Boot.

Von: **Reiner Kuhn**

Hinter der Rallycross-WM liegt eine schwierige Debütsaison. „Es war nicht einfach, aber das Interesse zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, bleibt Arne Dirks, beim WM-Promoter für die Rallycross-WM verantwortlich, positiv. „Es zeichnet sich ein deutlich breiteres und stärkeres Teilnehmerfeld ab. Anstatt der bisherigen acht haben die Teams schon 12 vollelektrische Supercars gemeldet. Wir werden das Format anpassen und in den Vorläufen jeweils vier und im Finale wieder sechs Fahrzeuge am Start sehen.“

Dem nicht genug, konnte der Promoter keinen Geringeren als den Rallycross-Weltmeister von 2016, Mattias Ekström, als neuen Sportdirektor gewinnen. Der Schwede hat 60 WM-Starts und 12 Siege auf seinem Konto. „Mattias ist ein Riesengewinn. Er wird uns mit all seiner Erfahrung helfen, die Serie in den unterschiedlichsten Bereichen weiterzuentwickeln“, so Dirks.

ROESELER

Fährt demnächst Rallycross im Lancia: Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb

Ebenfalls zurückkommen soll Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb. Der 48-jährige Elsässer ließ im Rahmen des Race of Champions durchsickern, dass er sich mit seinem umtriebigen Landsmann Guerlain Chicherit handelseinig sei und alle WM-Läufe in einem von dessen vollelektrischen Retro-Lancia Delta Integrale bestreiten wird.

Der Kalender beinhaltet zehn Rennen, darunter sechs in Europa und jeweils einen „Double-Header“ auf dem afrikanischen beziehungsweise dem asiatischen Kontinent. In Deutschland wird wieder im hohen Norden auf dem Estering bei Buxtehude gefahren. Der noch offene Lauf in Asien soll derweil in Hongkong ausgetragen werden. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ECHTER. BESSER. MÄNNER.

Entdecke jetzt das neue Men's Health. Dein Coach für Gesundheit, Ernährung, Power und entspannten Lifestyle.

Reportage:
Every Body is perfect

Interview:
Wotan Wilke Möhring über Männerrollen

Fitness:
Motivation macht Muskeln

Ratgeber:
Midlife ohne Crisis

Ernährung:
Nice to Meat you

NEU!
Jetzt im Handel

MensHealth.de

Men's Health

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Saisonvorschau Xfinity Series

Vorteil fürs Earnhardt-Team

Da sowohl der Meister als auch der Vizemeister in den Cup aufsteigen, werden die Karten für die zweite Liga neu gemischt. Die besten dürfte das Team von Dale Earnhardt Jr. in der Hand halten.

Von: **Michael Bräutigam**

MOTORSPORT IMAGES

Josh Berry (#8) und Justin Allgaier (#7) waren 2022 Finalisten und gehören 2023 zu den Titelfavoriten

Das Team von JR Motorsports war schon 2022 der große Gewinner. 14 Siege in 33 Rennen und alle vier Piloten in der Round of 8 – drei von vier Finalisten stammten ebenfalls aus „Juniors" Mannschaft. Am Ende unterlagen Noah Gragson, Justin Allgaier und Josh Berry dennoch dem einzigen Nicht-JR-Chevy, denn Ty Gibbs im Toyota des Familienteams stahl dem Camaro-Trio den Titel.

Den Platz von Ty Gibbs nimmt wenig überraschend John Hunter Nemechek ein. Der 25-Jährige war zuletzt für Kyle Busch Motorsports in der Truck Series unterwegs, fuhr aber schon ein Teilzeitprogramm für Gibbs in der Xfinity Series.

Während Allgaier, Berry und Sam Mayer bei JR Motorsports bleiben, wird Gragsons Nummer 9 von Brandon Jones übernommen, der ausgerechnet nach fünf Jahren bei Joe Gibbs Racing ins Earnhardt-Team wechselt. Dabei bekommt er aber Allgaiers letztjährigen Crewchief Jason Burdett zur Seite gestellt, die drei anderen Fahrer bekommen ebenfalls neue Fahrzeugchefs.

Zu den Favoriten muss auch Stewart-Haas Racing zählen, die mit Cup-Absteiger Cole Custer einen zweifachen Vizemeister als Stammfahrer zurückbekommen. Bei einem seiner Xfinity-Gaststarts siegte Custer 2022 sogar.

Mit Spannung erwartet wird auch die Entwicklung von Austin Hill (Childress-Chevrolet), der 2022 Rookie of the Year wurde und es dabei sogar bis in die vorletzte Playoff-Runde schaffte.

Ein Anwärter auf den diesjährigen Rookie-Titel ist Chandler Smith, der Gesamt-Dritte der Truck Series 2023. Er nimmt bei Kaulig Racing den Platz ein, den Cup-Rückkehrer A. J. Allmendinger hinterlässt. Der erste Saisonlauf findet am kommenden Samstag in Daytona statt. ■

Saisonvorschau Truck Series

Wer schlägt die Superstars?

Die Top-Fahrer der letzten Saison starten auch 2023 in der dritten NASCAR-Liga. Wer kann Meister Zane Smith und Vizemeister Ben Rhodes Paroli bieten?

Von: **Michael Bräutigam**

MOTORSPORT IMAGES

Titelverteidiger Zane Smith startet im angestammten Front-Row-Ford

Die Truck Series, die nach 14 Jahren einen neuen, alten Haupt- und Namenssponsor hat (Craftsman statt Camping World) hat eine Sonderstellung bei den drei nationalen NASCAR-Top-Serien. Die nominell dritte Liga ist nicht nur ein Sprungbrett für junge Talente, sondern mitunter auch langjähriges Betätigungsfeld. Bestes Beispiel: Matt Crafton, der mit seinen mittlerweile 46 Jahren in die 23. Vollzeit-Saison bei den Trucks geht. Mit dem ThorSport-Team geht er bereits ins 19. gemeinsame Jahr und er hat nichts anderes als den vierten Titel im Blick.

Das war freilich schon 2022 das Ziel, doch einige, die ihm dabei in die Suppe spuckten, sind auch in diesem Jahr wieder in der Pickup-Serie dabei. Zane Smith, der 2020 und 2021 bereits Vizemeister war, geht als Titelverteidiger und -favorit in die Saison. Dabei wird er erneut den Front-Row-Ford mit der Nummer 38 pilotieren. Ben Rhodes, Meister von 2021 und Vize 2022, dürfte einmal mehr sein härtester Gegner sein. Auch er behält sein bekanntes Paket und geht in die achte Saison im ThorSport-Team, diesmal jedoch nach zwei Toyota-Jahren wieder in einem Ford.

Apropos Marken: Kyle Buschs Team wechselt durch seinen Wechsel zu Childress von Toyota zu Chevrolet. Neues „Juniorteam" von Toyota wird David Gilliland Racing, das von Ford zur japanischen Marke wechselt.

Ein Blick auf die Rookies lohnt sich ebenfalls: Mit Nick Sanchez, Daniel Dye und Bret Holmes kämpfen gleich drei bisherige ARCA-Topfahrer um den Titel des besten Neueinsteigers. Insgesamt bestreiten fünf Rookies die volle Saison. Auftakt ist wie bei Cup und Xfinity am Wochenende auf dem Daytona-Superspeedway. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Zwischen Tafelberg und Stausee: Der Circuito de Potrero de los Funes in Argentinien

TCR World Tour

Einmal um den See herum

Die Rennstrecke von San Luis in Argentinien hat in der Vergangenheit viele Fans gefunden. Nun kehrt sie international zurück: als Teil der TCR World Tour, die ihre Südamerika-Rennen jetzt bestätigt hat.

Von: **Michael Bräutigam**

Schnelle Kurven, eine breite Strecke und wunderbar in die Topografie eingebettete Serpentinen bestimmen den Charakter der Strecke nahe Potrero de los Funes in der Provinz San Luis. Auf der internationalen Bühne sind vor allem die Rennen der FIA GT und GT1-WM legendär. Im letzten Jahr der „echten" GT1 sicherten sich Michael Krumm und Lucas Luhr 2011 hier den WM-Titel, während Stefan Mücke wohl eher schmerzliche Erinnerungen an die mehr als sechs Kilometer lange Strecke haben wird.

Der Naturkurs, der seither praktisch von der globalen Bildfläche verschwunden war und nur national befahren wurde, kehrt nun zurück: als Teil der TCR World Tour. Genauer gesagt als Teil der TCR Südamerika, die vergangene Woche ihre letzten zwei Termine und Austragungsorte bekannt gab: 19./20. August in El Pinar (Uruguay), eine Woche später (26./27. August) San Luis. Genau diese beiden Events sind aber auch Teil der TCR World Tour, die damit ihrerseits nurmehr zwei freie Kalenderplätze hat. Zum einen fehlt noch der Ort für den zweiten Australien-Event neben Bathurst, zum anderen wurde Macau noch nicht terminiert. Beide Rennen sollen jedoch im November stattfinden.

„Wir wollten die TCR World Tour unbedingt nach Südamerika bringen, weil der Sport hier so populär ist", sagte TCR-Boss Marcello Lotti und bedankte sich bei den entsprechenden offiziellen Stellen in den Ländern.

Damit steigen die Chancen, dass auch bisherige WTCR-Fahrer wie Santiago Urrutia, Esteban Guerrieri oder Néstor Girolami (sowie dessen Bruder Franco) Teil der World Tour werden.

Während deren Saisonstart im April stattfinden soll – bei der TCR Europe in Portimão –, wartet man noch auf weitere Marken und Teams. Bisher haben sich nur Audi/Comtoyou und Lynk & Co/Cyan Racing zur Tour bekannt. ■

Supercars

Voll im Testbetrieb

Eine Woche voller Präsentationen und Testfahrten liegt hinter den Supercars-Teams. Die heiße Phase hat jetzt begonnen.

Neben den optischen und akustischen Eindrücken gab es für die Supercars-Fans auch endlich Handfestes in Sachen Rennformate. Insgesamt werden 28 einzelne Läufe bei zwölf Events ausgetragen. Am häufigsten werden zwei Rennen pro Wochenende ausgetragen, nämlich fünfmal. Je ein Langstreckenrennen gibt es in Sandown und Bathurst, im Rahmen des F1-GP von Melbourne gibt es in guter Tradition sogar vier Rennen. Die restlichen vier Events finden demnach mit je drei Läufen pro Wochenende statt.

Unterdessen sind fast alle Teams im Testbetrieb mit den Gen3-Autos angelangt. U. a. stellten letzte Woche Erebus, Brad Jones Racing, Team 18, Tickford und Walkinshaw Andretti Fahrzeugdesigns vor. Das Meisterteam von Triple Eight hat zunächst nur ein Testdesign enthüllt, dafür rückte man direkt mit zwei Autos aus. ■ MBR

TRIPLE EIGHT

Das Meisterteam von Triple Eight rückte mit einer Testfolierung aus

BTCC

Rekord-Champ dabei

Colin Turkington geht 2023 in sein insgesamt 19. Jahr in der BTCC. In der 16. gemeinsamen Saison mit WSR (BMW) soll möglichst der fünfte Titel her.

Aktuell teilt Turkington sich noch die Rekordmarke von vier Meistertiteln mit Andy Rouse. Und mit Gordon Shedden sowie Ashley Sutton sind zwei dreifache Champions zwar noch nicht offiziell bestätigt, aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit erneut im Feld vertreten. Der fünfte Titel für „Turk" würde ihm also Luft verschaffen.

„Seit ich 2017 zu WSR zurückkam, konnte ich jedes Jahr um den Titel kämpfen", so der Nordire. Auch 2022 führte er die Tabelle lange an, musste sich am Ende aber mit dem vierten Gesamtrang zufrieden geben. Das WSR-Team ist damit das erste, das alle Cockpits besetzt hat. Nachdem man zuletzt drei Autos eingesetzt hatte, expandiert man in diesem Jahr auf deren vier. Neu im Team ist Adam Morgan. ■ MBR

BTCC

Über 500 BTCC-Rennen und noch kein bisschen müde: Colin Turkington

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Geschenk des Himmels

Die neue DTM-Ära mit den Klasse-1-Autos rollt in Zolder mit einem Stolperstart an. Nur Alfa Romeo wirkt auf den Punkt fit. Mercedes kommt mit einem Interimsauto, Opel fehlt zunächst. BMW und Audi haben die kalte Schulter gezeigt. Beinahe wäre die DTM über den Winter ganz ins Wasser gefallen – eine denkwürdige Saison.

Von: **Dirk Johae**

Ein italienisches V6-Kraftpaket gibt bei der Klasse-1-Premiere den Ton an. Beim DTM-Saisonauftakt in Zolder bestimmen die neuen Alfa 155 die Musik. Insgesamt vier rote Allrad-Renner des Werksteams Alfa Corse und dem fränkischen Einsatzteam von Horst Schübel rollen auf die ehemalige belgische Formel-1-Strecke. In den zwei Auftakt-Rennen fahren die italienischen DTM-Novizen einen Doppelsieg und einen Dreifacherfolg ein, gekrönt durch die Start-Ziel-Siege von Nicola Larini. Seine Trainingsbestzeit feiert sein Sportchef Giorgio Pianta als „Geschenk des Himmels“. Stark auch der Einstand von Christian Danner: In beiden Läufen wird der Schübel-Pilot Zweiter und erzielt im ersten Lauf die schnellste Rennrunde. Das Regenwetter bot beste Bedingungen für die 420 PS starken Allradler.

Bestzeiten im Training

Alessandro Nannini erlebt eine durchwachsene Premiere. Im Training fehlt eine Sekunde auf seinen Teamkollegen Larini. Beim Schalten mit dem gehandicapten rechten Arm verliert der Ex-Formel-1-Fahrer Zeit. Erst ab Mitte der Saison schafft ein sequenzielles Getriebe Abhilfe. In Zolder scheidet er in Lauf 1 mit Getriebeschaden aus und wird im Ersatzauto in Lauf 2 Dritter. Überraschen kann der starke Auftritt der Werks-Alfa nicht.

Die Squadra konnte sich am längsten auf die Klasse 1 vorbereiten. Im Februar 1992 startete die Entwicklung, sieben Monate später folgte der erste Rollout des Klasse-1-Alfa. Hinter dem Projekt standen mit Giorgio Pianta und Ingenieur Sergio Limone zwei erfolgreiche Köpfe hinter den Rallyeerfolgen in der Weltmeisterschaft. Während Pianta sich nach der Gruppe-B-Ära den Tourenwagen-Einsätzen von Alfa zuwandte, widmete sich Limone weiter den Rallye-Lancias. Mit dem Delta gewann die Marke sechs Weltmeistertitel in Folge.

Dann wechselt Sergio Limone die Werkbank bei Abarth Corse in Turin. Künftig arbeitet er an den Renntourenwagen von Alfa Romeo. Nach dem 155 GTA für die heimische Superturismo-Meisterschaft 1992, ein Lancia Delta Integrale im Alfa-Kleid, leitete er die Entwicklung des DTM-Autos für 1993. Dessen interner Code SE057 folgt der traditionellen Abarth-Nomenklatur.

Das Klasse-1-Reglement bot technisch große Freiheiten. Die Eckwerte für alle Autos: Ausschließlich Saugmotoren, maximal sechs Zylinder und 2,5 Liter Hubraum.

Die Basis für den ersten V6-Motor mit 2,5 Litern Hubraum findet Limone im Konzernregal: Der Leichtmetallblock mit einem Bankwinkel von 60 Grad und einer Zylinderbohrung von 93 Millimetern stammt aus dem Lancia Thema V6. Daraus entsteht ein nur 110 Kilogramm schwerer Rennmotor, der bereits bei der Premiere 420 PS leistet. Das

HOFMANN

Das Auto der Stunde: Alfa Romeo 155 V6 TI mit Nicola Larini am Steuer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Das Potenzial von unserem 155 V6 T.I. ist erst zu 70 Prozent ausgeschöpft. Beim Fahrwerk können wir noch 20 Prozent holen, beim Motor zehn."

Giorgio Pianta

Triebwerk wurde tief vorne, längs eingebaut. Die Elektronik stammt von Magneti Marelli und wird ebenfalls im Formel-1-Motor von Renault eingesetzt. Der Alfa-Kurzhuber kommt zum Ende der Saison auf 12 000 Umdrehungen. Solche Werte sind Nicola Larini aus seinem Nebenjob als Test- und Ersatzfahrer im Formel-1-Team von Ferrari vertraut. In der DTM gewinnen Larini und seine Teamkollegen insgesamt zwölf Meisterschaftsrennen und beide Läufe beim Einladungsrennen in Donington.

Querelen vor der Saison

Mit einem V6-Triebwerk wäre auch Mercedes gerne gestartet, allerdings erst zur Saisonmitte, pünktlich zur Markteinführung der C-Klasse als Nachfolger für den 190. Aber nach den Querelen hinter den DTM-Kulissen in den Wintermonaten fror der Vorstand das Projekt des Renn-W202 ein. Zehn Wochen vor dem Saisonstart wurde stattdessen die Entwicklung eines Klasse-1-190 gestartet. Vor Zolder ist gerade eine Testwoche drin.

AMG-Chef Hans-Werner Aufrecht beklagt: „So schlecht sind wir noch nie in eine neue Saison gegangen." Mit seiner Firma ist er für die Entwicklung und den Bau der Renntourenwagen mit dem Stern verantwortlich. Immerhin hält Mercedes neben Alfa der DTM die Treue. Das technisch sehr freizügige Regelwerk für Tourenwagen stammt von deutschen Herstellern. Aber kaum sind die Paragrafen verabschiedet und verkündet, blasen erst BMW und dann Audi zum Rückzug. „Wir wollten eine klare Formel – plötzlich haben wir wieder dasselbe Handicap-Reglement", schimpft BMW-Sportchef Karl-Heinz Kalbfell. Aufreger ist Paragraf 12. Mit ihm sichert sich die Motorsporthoheit weiter das Recht, bei der Überlegenheit einer Marke eingreifen zu können. Dem nächsten Dominostein versetzt Audi einen Stoß: „Wir glauben nicht mehr an die Klasse 1", verkündet Sportchef Dieter Basche. Eine reine Herstellerserie bekomme man nicht ans Laufen.

Mercedes-Sportchef Norbert Haug kontert: „Diejenigen, die das Reglement am lautesten gefordert haben, kneifen jetzt." Dann schwächelt auch Opel: Der DTM-Calibra feiert letztlich erst beim DTM-Finale seine Premiere. Giorgio Pianta: „Ich verstehe die Aufregung nicht. Wir fahren zur Not auch allein."

An die Klasse 1 glaubt dagegen der Allgäuer Luggi Linder. In Eigenregie baut er einen Renn-BMW der E36-Generation auf. Aber der zehnte Platz beim Nordschleifen-Rennen von Armin Hahne bleibt das einzige zählbare Ergebnis. Der Mut wird für das einst erfolgsverwöhnte BMW-Team nicht belohnt.

Mercedes macht mit dem 190 E dagegen das Beste aus der Situation. Insgesamt acht Laufsiege zeigen, dass der Vierzylinder auch in der Klasse-1-Version konkurrenzfähig ist. Anders als bei Alfa mit dem überragenden Nicola Larini teilen sich bei den Schwaben vier Fahrer die Erfolge. Drei Siege feiert Roland Asch und wird Vizemeister vor Bernd Schneider (je 3 Siege) und Titelverteidiger Klaus Ludwig (1 Sieg). Erst dahinter folgt mit Christian Danner der zweitbeste Alfa-Pilot.

Vorteil ABS

Zwar fehlt es dem rund 380 PS starken Mercedes-Hecktriebler gegenüber dem Alfa an Leistung. Doch das deutlich flachere und breitere Auto, dazu die Bremsen mit ABS, bringen auf einige Strecken Vorteile, vor allem auf dem kleinen Kurs von Hockenheim und auf der Avus. Meistertitel gibt es aber erst mit der C-Klasse in den beiden folgenden Jahren. Opel muss auf seinen Titel sogar bis zur ITC-Saison 1996 warten. Nach nur vier Jahren endet die Klasse-1-Ära. Die hohen Kosten für die spektakulären Rennwagen übersteigen die Motivation der beteiligten Werke.

Damit bewahrheitet sich Dieter Basches Einschätzung von 1993. Die vier Jahre haben uns jedoch einige faszinierende Rennautos beschert, die heute im historischen Motorsport wieder für Begeisterung sorgen. Der Klang der V6-Triebwerke sorgt heute für die gleiche Gänsehaut wie vor 30 Jahren. Ihr Sound erinnert an die Zeit, in der die DTM als Kultserie gefeiert wurde. ■

HOFMANN

Herr und Meister: Nicola Larini und Giorgio Pianta

WILHELM

Titelverteidiger: Klaus Ludwig im Klasse-1-190E

RICHTER

Reinrassiger Klasse-1-Mercedes: Erst 1994 einsatzbereit

IMAGO

Privater BMW: Nach dem Werksausstieg wagt Luggi Linder das Abenteuer

IMAGO

Finalauftritt: In Hockenheim zündet Opel den Calibra

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

MOTOGP

Weltmeister Francesco Bagnaia auf der Ducati GP23: Motorenabstimmung in Sepang perfekt hinbekommen

Weltmeister Francesco Bagnaia konnte beim ersten Test dieser Saison bereits überzeugen. Der 26-jährige Italiener erklärt, wie er die Chancen auf seine Titelverteidigung sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, erstmals mit der Startnummer 1 auszurücken?
Ich hoffe, es hat allen genauso gut gefallen wie mir, und ich konnte die Bilder von mir mit der Startnummer 1 kaum erwarten. Es ist sehr lange her, dass zuletzt jemand mit der Startnummer 1 unterwegs war. Es war für mich auf alle Fälle ein erhebendes Gefühl, und ich habe es unheimlich genossen.

Und welches Gefühl haben Sie nach dem ersten Test in diesem Jahr?
Wir haben unsere Arbeit getan, und ich bin stolz drauf. Am vorletzten Tag waren wir auf einem recht ordentlichen Stand, am letzten haben wir das Problem komplett gelöst. In der letzten Stunde haben wir größere Änderungen an der Elektronik vorgenommen und damit einen Riesenschritt gemacht. Das hat sich gleich an den Zeiten bemerkbar gemacht. Ich bin mit gebrauchten Reifen 1.51,1, 1.51,0 gefahren, und das, obwohl es sehr heiß war. Darüber bin ich sehr glücklich. Ich bin ganz zum Schluss noch zu zwei Zeitenjagden gefahren, aber bei der zweiten kam gleich, nachdem ich rausgefahren war, der Regen. Die erste Zeitenjagd war gar nicht so einfach, denn ich musste völlig ohne Übergang ganz anders pushen. Ich habe mich mit dem Motorrad aber sehr wohlgefühlt, und in diese Richtung will ich die Arbeit mit der GP23 weiterverfolgen, weil sie ein weiterer Schritt ist. Ich habe auch eine neue Gabel getestet. Sie ist etwas länger, und ich habe das Gefühl, dass sie sehr viel Potenzial hat, sie braucht aber noch mehr Entwicklungszeit. Ich bin auch sehr glücklich über den Fortschritt, den wir im Regen gemacht haben. Letztes Jahr war es immer ein Albtraum, wenn es nass war. Mit dem letztjährigen Motorrad hatte ich da Probleme. Das neue Motorrad fühlt sich im Regen nun besser an, das Gefühl, das ich 2021 hat-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ducati GP23 ist bereits jetzt so gut wie die GP22“

te, ist wieder zurück. Der neue Motor hat eine etwas andere Schwungmasse, vielleicht ist es auch die Gewichtsverteilung des Motorrads, aber ich kann im Regen viel besser aus den Kurven herausbeschleunigen. Beim Grand Prix im Oktober hatte ich in Sepang noch Riesenprobleme im nassen Training, jetzt hatte ich die viertschnellste Regenzeit, ohne dass ich überhaupt die Reifen gewechselt hätte. Der größte Unterschied zum letzten Jahr ist aber, dass wir Ende 2021 nach dem letzten Test mit einem guten Gefühl in den Winter gegangen sind, das Gefühl in Sepang aber nicht mehr gut war und wir danach noch sehr lange arbeiten mussten. Jetzt fühlte sich das Motorrad auch in Sepang gut an. Dass wir schon jetzt das Niveau des letztjährigen Motorrads haben, stimmt mich sehr zuversichtlich. Wir müssen jetzt beim letzten Test noch schaffen, dass wir in jeder Hinsicht besser werden als die GP22.

Welches Problem konnten Sie lösen?
Beim ersten Stint nach der Mittagspause am letzten Tag hatte ich noch Probleme bei der Beschleunigung. Das Motorrad war sehr nervös, es war sehr schwierig, das Gas ganz zu öffnen. Das Motorrad hat sich sehr stark bewegt und ist viel gerutscht. In dem Moment, wo wir die Gasannahme gelöst hatten, hat es sich ganz anders verhalten. Die Gasannahme wurde genau richtig, das Motorrad verhält sich nun auf der Motorenseite genau so, wie es sollte. Da war die Vorgabe aus dem Vorjahr sehr hoch, der Motor war zum Ende der Saison sehr sanft. Wir sind jetzt auf dem Niveau, wie wir zuletzt mit dem 2022er-Motorrad waren, jetzt muss unser nächstes Ziel sein, vor ihm zu sein. Das Einzige, das noch fehlt, ist das Handling, da war das 2022er-Motorrad noch besser. Die GP23 ist noch aggressiver und nervöser. Aber darauf können wir uns nun in Portimão konzentrieren, denn das ist ohnehin eine Strecke, wo das Handling sehr wichtig ist.

Wie hat Ihnen die neue Verkleidung zugesagt?
Wir hatten zwei verschiedene Varianten. Was mir davon am besten zugesagt hat, war das neue Oberteil mit der Weiterentwicklung des alten Unterteils. Wir werden in Portimão aber beide Varianten noch einmal testen, um ein klares Bild zu bekommen. Dort spielt auch die Aerodynamik eine große Rolle, dort sollten wir sehen, welche Variante sich wie verhält. Dort geht es viel rauf und runter, es ist immer windig, und es gibt dort schnelle Kurven. Mit der neuen Variante mit dem ansteigenden Rand fühle ich mich beim Bremsen etwas besser, aber mit der Variante mit dem Schnorchel an der Unterseite fühlt sich das Motorrad beim Einlenken besser an. In dieser Hinsicht gibt es keinen besseren Kurs als Portimão, um sich endgültig Klarheit zu verschaffen. Man braucht auch Zeit, um sich damit auseinanderzusetzen, denn die beiden Verkleidungen verlangen auch jeweils nach einem anderen Fahrstil. In den langen Kurven muss man mit dem neuen Unterteil mehr auf als neben dem Motorrad sein. Um dies herauszufinden, war Sepang eine gute Strecke, denn es gibt dort viele lange Kurven.

„Ich darf nicht den Fehler machen zu glauben, dass ich bereits der Champion bin. Ich gehe mit der gleichen Einstellung dran wie letztes Jahr.“

Francesco Bagnaia

Haben Sie sich bei dem Test mit dem vorderen Reifendruck beschäftigt?
Ja, sehr viel. Wir haben mit sehr hohen Drücken gearbeitet, um gar nicht an die untere Grenze zu kommen. Bei den ersten Rennen wird es noch keine Untergrenze geben, ich denke, wenn es sie gäbe, hätten viele ein großes Problem. Wenn der Druck zu hoch wird, wird es gefährlich. Als ich in Sepang alleine war und der Druck hoch war, habe ich mich recht wohlgefühlt, aber es ist nicht so sicher, als wenn man mit einem geringeren Ausgangsdruck beginnt. Ich war aber eben allein, und ich weiß nicht, wie sich das Ganze im Windschatten verhält.

Was war der höchste Wert, mit dem Sie gefahren sind?
Das weiß ich nicht, weil wir nicht den Wert angezeigt bekommen, sondern nur den Bereich, in dem wir uns bewegen müssen. Es war wichtig, das jetzt zu testen. Ich bin mir sicher, dass wenn ich mit dem Druck, den ich gefahren bin, hinter jemandem gestartet wäre, ich ein Problem bekommen hätte. Ich denke, beim nächsten Test werde ich hinter jemandem herfahren, um zu sehen, wie es sich verhält.

Wie hat sich Ihr Leben verändert, seit Sie Weltmeister sind?
Was die Zusammenarbeit mit dem Team anbelangt, gar nicht. Was die Anerkennung angeht, fühle ich viele Menschen, vor allem Fans, näher an mir. Das fühlt sich sehr gut an. Es ist schön, nah an Menschen zu sein. Und aus diesem Grund habe ich den Winter sehr genossen.

Was halten Sie von Ihrem Teamkollegen Enea Bastianini?
Wir kennen uns sehr lange. Wir haben zusammen bei den Pocketbikes angefangen. Deshalb kennen wir einander sehr genau. Kurz: Er ist ein Bastard! Aber im Ernst: Er ist sehr klug, sehr konkurrenzfähig, er zwingt mich, das Maximum aus mir herauszuholen. Der Konkurrenzkampf zwischen uns im Team wird sicherlich intensiv werden, wir müssen dabei aber intelligent und respektvoll sein und ein gutes Verhältnis beibehalten.

Wen halten Sie dieses Jahr für den WM-Favoriten?
Die Antwort auf diese Frage ist so ähnlich wie die Namensliste in der Schule, wo jeder aufgerufen wird. So ziemlich jeder in der MotoGP hat die Möglichkeit, um Siege zu kämpfen. Ich denke, um den Titel wird Marc Márquez zu hundert Prozent mitkämpfen, wenn Honda konkurrenzfähig sein wird. Wenn nicht, wird es schwierig. Es sieht momentan so aus, dass Ducati zwar noch immer einen kleinen Vorteil hat, es aber in der MotoGP enger zugeht als je zuvor und das Niveau sehr hoch ist. Ich denke, neben Enea und mir werden Quartararo und Márquez da sein, Aprilia wird konkurrenzfähig sein, Morbidelli könnte eine Rolle spielen. Unsere Aufgabe ist nun, noch besser zu werden und zu verteidigen, was wir letztes Jahr gewonnen haben. Ich werde es auf alle Fälle mit all meinen Kräften versuchen.

Wie gehen Sie dies an?
Ich darf nicht den Fehler machen zu glauben, dass ich bereits der Champion bin. Dies macht einen zu locker. Ich werde versuchen, mit der gleichen Eistellung wie letztes Jahr an die Sache heranzugehen. Ich habe auch die Lehren aus dem letzten Jahr gezogen und werde die Saison besser beginnen. Ich denke, das neue Motorrad wird mir die Möglichkeit dazu geben. ■

Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (-)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)
2022: MotoGP, Ducati (1.)
2023: MotoGP, Ducati

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Luca Marini: Bestzeit durch weitere Verbesserung der Ducati GP22

Im Osten nichts Neues

Beim ersten Test dieser Saison haben sich die Kräfteverhältnisse vom Ende 2022 nur gefestigt. Die Europäer, allen voran Ducati, dominieren, die Japaner versuchen, den Anschluss wiederzufinden. Und wieder war Luca Marini auf der Vorjahres-Ducati Schnellster.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Zwar nahm der Zugang zu den Shakedown-Tests dieses Jahr etwas von der ersten Spannung auf die 2023er-Neuheiten, aber die Luft knisterte, als die besten Piloten der Welt zu Werke gingen. Das Wetter war nicht ganz so heiß wie sonst, und am ersten Tag blieb sogar der sonst übliche Regen am Nachmittag weg. Der letzte Tag war wie ein Krimi. Die Regenwolken rollten heran, doch erst als die Fahrer ganz kurz vor Schluss mit einem zweiten, weichen Reifensatz hinausgingen, um die Zeiten noch weiter purzeln zu lassen, wurden sie vom losprasselnden Tropenregen eingefangen.

Europäer dominieren

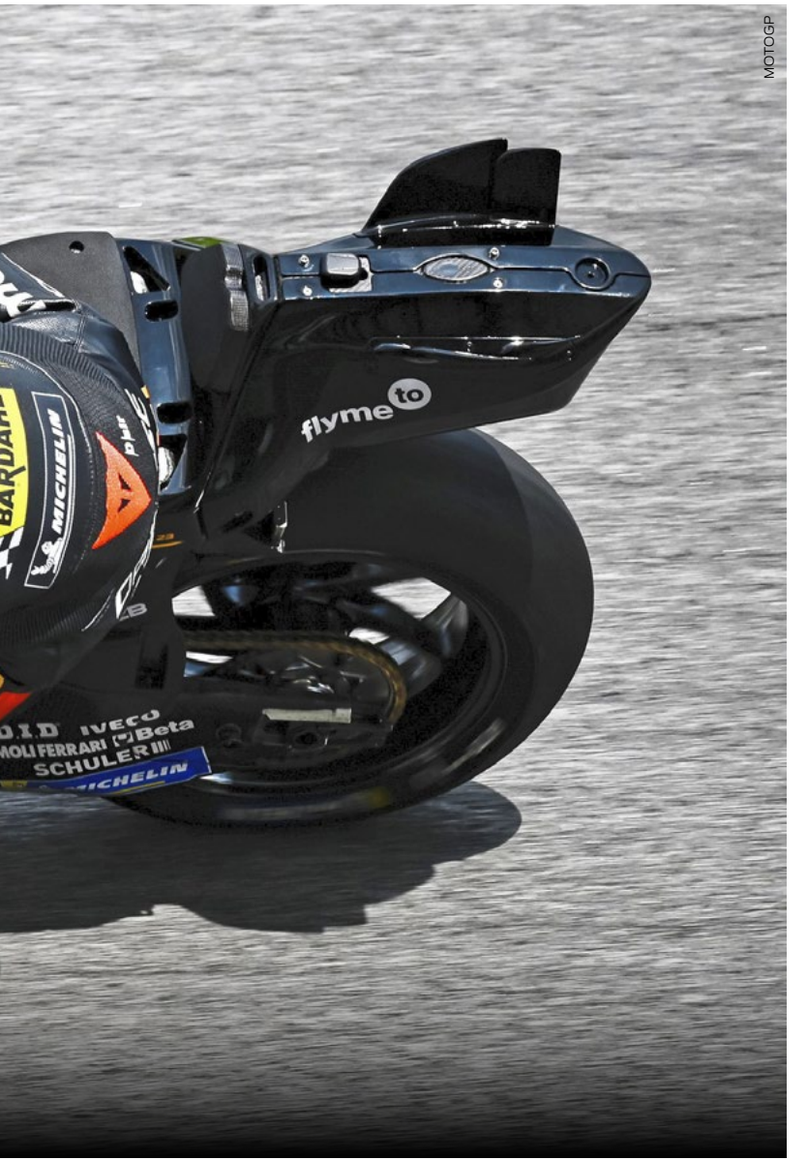
Sieben Ducatis unter den ersten zehn, die Top 10 mit neun europäischen Maschinen und einem einzigen Japaner – dies war die schockierende Bilanz für die Söhne Nippons. Es hätte vielleicht noch düsterer ausgesehen, hätte nicht Marc Márquez die Honda auf den letzten Platz dieser virtuellen Aufstellung gestellt. Die Kräfteverhältnisse vom Ende letzter Saison haben sich eher weiter konsolidiert als gewandelt. Die beiden italienischen Hersteller Ducati und Aprilia haben ihre Aufgaben wieder am besten erledigt, ihre Renn-Routine lässt derzeit die anderen verzweifeln. Während sie noch auf dem Prüfstand arbeiten und mehrere Motorenvarianten miteinander vergleichen, arbeitet Ducati bereits an der Feinabstimmung. Selbst wenn noch etwas völlig Unvorhergesehenes dazwischenkommt, können sich die Bologneser auf eine ganze Armada ausgereifter Vorjahres-Maschinen verlassen, die unter so aufstrebenden Talenten wie Luca Marini, Marco Bezzecchi und Fabio Di Giannantonio in die Bresche springen können. Es war denn auch Luca Marini, der kurz vor dem Ende des letzten Tages die Bestzeit setzte, genau wie schon in Valencia. Der Halbbruder von Valentino Rossi war aber nicht nur deswegen gut gelaunt. „So kann ich mir den Saisonbeginn schon gefallen lassen“, strahlte der 25-jährige Italiener.

> „Dass ich Schnellster bin, macht mich glücklich, aber 20 Fahrer innerhalb einer Sekunde auf dieser langen Strecke zeigt, dass es ein sehr schweres Jahr wird.“
>
> Luca Marini

„Es war ein toller Test, wir sind gut durch unser Programm gekommen und haben alles ausprobiert, was wir ausprobieren mussten. Wir haben das Motorrad noch einmal deutlich verbessert, bei der Traktion, bei der Motorbremse und beim Gefühl für die Front. Wir haben auch eine Sprintrace-Simulation gemacht, und meine Pace dort war wirklich gut. Ich bin konstant tiefe 1.59 gefahren und habe virtuelle Überholmanöver eingebaut. Dass ich Schnellster bin, macht mich sehr glücklich. Aber wenn ich sehe, dass Franco Morbidelli gerade mal eine Sekunde auf dieser langen Strecke verloren hat und 20. ist, wird es sicherlich kein leichtes Jahr.“

Marini war noch draußen, als Weltmeister Francesco Bagnaia seine Zeitenjagd fuhr. Er war im ersten Sektor Schnellster und kam bis auf acht Hundertstelsekunden an die Bestzeit heran. Dann steckte ihm die Ducati-Werkstruppe einen weiteren neuen, weichen Hinterreifen drauf, doch der Regen ließ eine Zeitenverbesserung nicht mehr zu. Es

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTOGP

MOTOGP

Maverick Viñales: Topfit aus der Winterpause, viel Lob für Aprilia-Techniker

MOTOGP

Fabio Quartararo (#20) und Marc Márquez (#93): Immer neue Probleme

war auch so erstaunlich, wie schnell die Zeiten zum Schluss waren. Nach den heftigen Gewittern in der Nacht zuvor, die das ganze Gummi von der Strecke gewaschen hatten, hätte man zunächst nicht gedacht, dass die Zeiten aus dem Vorjahr unterboten würden. Doch schließlich knackten Marini und Bagnaia gar die 1.37er-Schallmauer, und die ersten drei kamen unter die Bestzeit von Enea Bastianini aus dem Vorjahr. Der Dritte im Bunde war Aprilia-Pilot Maverick Viñales. „Ich bin wirklich zufrieden mit der Arbeit, die Aprilia im Winter geleistet hat“, so der 28-jährige Spanier. „Ich fühle mich mittlerweile natürlich auf diesem Motorrad, trotzdem glaube ich, dass wir uns noch stark verbessern können. Wir sind diese Zeiten gefahren, ohne dass wir uns viel um die Abstimmung kümmern konnten, weil wir ein neues Teil nach dem anderen probiert haben.“

Ratlose Ex-Weltmeister

Deutlich weniger Euphorie herrschte im Lager der Japaner. Ex-Weltmeister Fabio Quartararo hatte zwar zunächst beste Laune, als er mit dem dritthöchsten Topspeed gemessen wurde, und er war auch mit seiner Pace und seinen Zeiten mit gebrauchten Reifen zufrieden, doch zum Schluss verging ihm die Freude. „Es ist unheimlich“, so der Ex-Weltmeister. „Mit gebrauchten Reifen liegen wir richtig ordentlich in der Zeit, dann machen wir einen neuen rein und werden keinen Tick schneller. Und dabei zeigen sich noch nicht einmal Probleme. Ich hatte das Gefühl, dass ich richtig schnell unterwegs war, aber die Stoppuhr zeigte eine Sekunde mehr an, als ich im Gefühl hatte. Wenn wir uns unsere Entwicklung ansehen, geraten wir bei der Zeitenjagd immer weiter in Rückstand. Und dabei wird die Startposition wegen der zwei Rennen noch wichtiger sein als zuvor.“

Weltmeister Marc Márquez freute sich über die Unmengen an neuen Teilen, die kamen, aber weniger darüber, wie wenig sie am Rückstand des weltgrößten Herstellers änderten. „Das Positive an diesem Test war, dass ich körperlich wieder völlig fit bin“, war seine diplomatische Aussage zur Situation. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Sepang (MAL), 10.–12.02.2023, Bestzeiten

1.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.57,889	154 Runden
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	1.57,969	136
3.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	1.58,036	158
4.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	1.58,149	128
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	1.58,204	130
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.58,307	107
7.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	1.58,344	137
8.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	1.58,363	147
9.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	1.58,385	138
10.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.58,666	149
11.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	1.58,710	136
12.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	1.58,784	134
13.	Pol Espargaró (E)	GasGas RC16	1.58,797	124
14.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.58,812	142
15.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	1.58,839	154
16.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	1.58,852	142
17.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.58,897	155
18.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1.58,901	154
19.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	1.58,932	149
20.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.58,986	147
21.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.59,535	125
22.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	1.59,660	136
23.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	1.59,923	81
24.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	2.00,435	46
25.	Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2.01,239	58

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Aerodynamik hat die Fü

Wenn es auch bei allen Herstellern neue Motoren und Fahrwerksteile gab – die meiste Zeit bei den Tests nahmen die Versuche mit verschiedenen Aerodynamik-Lösungen ein. Und das sollte erst der Anfang dieser Entwicklung sein.

Von: **Imre Paulovits**

Dass sich die Grenzen des Machbaren dann am effizientesten weiter verschieben lassen, wenn sich der Anpressdruck an möglichst vielen Punkten der Strecke weiter optimieren lässt, das leuchtet mittlerweile allen Herstellern ein. Und nun haben sich alle tief in die Erforschung der Aerodynamik gestürzt. Sicherlich kostet dies sehr viel Geld für Windkanalversuche – und erst der Fahrversuch bringt zutage, ob es auf der Rennstrecke auch den gewünschten Effekt hat. Zunächst hatte massiver Widerstand gegen die aerodynamischen Fahrhilfen vorgeherrscht, und auch jetzt gibt es viele Stimmen, die es lieber heute als morgen verbieten würden. Dennoch hat sich bei den Herstellern durchgesetzt, diese Entwicklung voranzutreiben. Zu erwarten sind in der näheren Zukunft höchstens weitere Einschränkungen, was Größen und Formen der einzelnen Aero-Elemente betrifft.

Dass Aprilia zum Piaggio-Konzern gehört, wo auch Flugzeuge gebaut werden, lässt sich daran erkennen, dass der Hersteller aus Noale weiterhin den Pilot-Tube zum Messen der Strömungsverhältnisse benutzt. Dieser Sensor kam in Sepang in einer neueren Ausführung zum Einsatz. Aprilia hat zwei Hauptrichtungen bei seiner Entwicklung eingeschlagen, aber neben dem Anpressdruck arbeiteten sie daran, die Hitze effizienter abzuführen, da die Fahrer letztes Jahr bei einigen Rennen regelrecht gegrillt wurden. Aleix Espargaró gab zu, dass die ideale Leistungsentfaltung beim Motor noch nicht gefunden wurde und derzeit zwischen zwei Motorenspezifikationen ausgewählt wird. Der endgültige Motor, der beim WM-Auftakt in Portimão eingesetzt werden soll, läuft aber bereits auf dem Prüfstand.

Ducati hat das Verkleidungsvorderteil überarbeitet. Es fällt etwas kompakter aus, der Laufeinlass zur Airbox steht etwas steiler, dazu gibt es zwei verschiedene Unterteile, eines eine schräg hochlaufende Kante, wie sie Aprilia eingeführt hat, aber der Rand ist mit einer Kante nach außen abgedeckt, um die Luft noch effizienter zu kanalisieren. Dazu hat Ducati auch die bisherige Version mit den zwei nach unten führenden Rüsseln weiterentwickelt. Es gab sie in Sepang in zwei verschiedenen Versionen mit verschieden großen Einlässen, die auch in unterschiedlichen Winkeln standen. Aber wie man den schlitzohrigen Gigi Dall'Igna kennt, wird die endgültige Version der 2023er-Aerodynamik erst in Portimão gefahren, damit der Konkurrenz keine Zeit mehr bleibt, sie zu kopieren.

Grundlagenforschung

Honda hat ein ganzes Arsenal an neuen Teilen nach Sepang gebracht. Neben vielem, was man schon in Valencia gesehen hatte, gab es zwei unterschiedliche Rahmen mit und ohne aufgeschweißter Verstärkung. Ken Kawauchi hat nun die Aufgabe, alle Bereiche systematisch durchzuforschen. Dass teilweise auch Grundlagenforschung betrieben wird, wie einst bei Shuhei Nakamoto, sah man auch daran, dass Stefan Bradl und Marc Márquez am letzten Tag auch ganz ohne Flügel rausgeschickt wurden. Bradl fuhr auch Versuche, wo immer nur ein Teil des Aerodynamik-Pakets montiert war, um die Effekte für sich und im Zusammenhang mit den anderen zu ergründen.

KTM hatte als erster Hersteller alle vier Pakete gleichzeitig an einem Motorrad montiert: Die oberen Flügel, die oberen seitlichen, die schräge Kante und die unteren Rüssel. Dazu hatten die Österreicher neue Rahmen und Motorenspezifikationen in Sepang. Yamaha hatte neben den beiden Motoren jede Menge unterschiedliche Aerodynamik-Teile dabei. Wie sehr die Gesamtbalance aber leiden kann, sah man, als das Motorrad mit neuen Reifen nicht auf Zeiten kam. ■

PAULOVITS

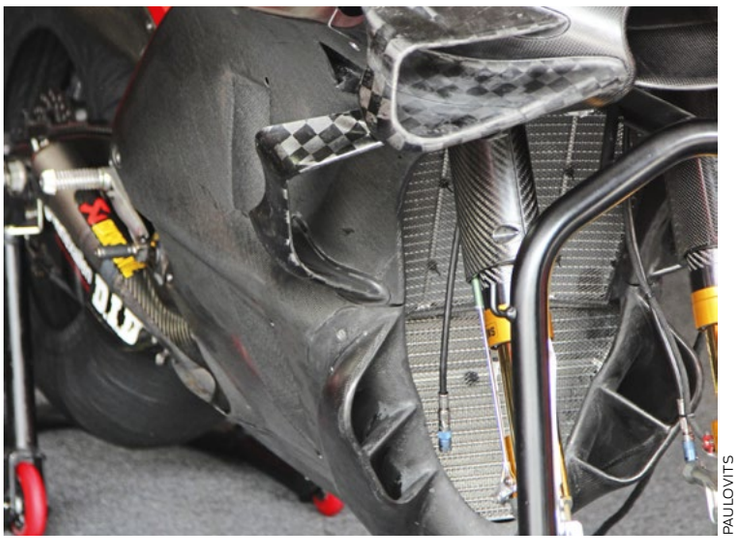
Aprilia Da die Fahrer letztes Jahr bei hohen Temperaturen besondere Probleme mit der Hitzeentwicklung der RS-GP hatten, wurde bei der 2023er-Version auch diesem Aspekt viel Aufmerksamkeit geschenkt. Aprilia arbeitet weiter am Motor, das Motorrad ist gegenüber dem Vorjahr noch einmal etwas kompakter geworden. Das Satellitenteam hat nicht die allerneuesten Spezifikationen, aber die Erfahrung von Miguel Oliveira hilft auch dem Werksteam weiter. Seine Daten beschleunigten die Entwicklung bei Aleix Espargaró.

PAULOVITS

KTM Die Österreicher hatten wieder neue Rahmen und zwei neue Motorenspezifikationen dabei. Der diesjährige Motor klingt auch tiefer, man kann davon ausgehen, dass die Zündfolge geändert wurde. Es gab neben der bislang verwendeten hydraulischen Kupplungsbetätigung auch eine mit Seilzug. Jack Miller und Brad Binder fuhren Startversuche mit beiden Varianten. Bei der Aerodynamik war interessant zu beobachten, dass es einzelne Elemente mit und ohne gezacktes Ende gibt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

hrungsrolle übernommen



PAULOVITS

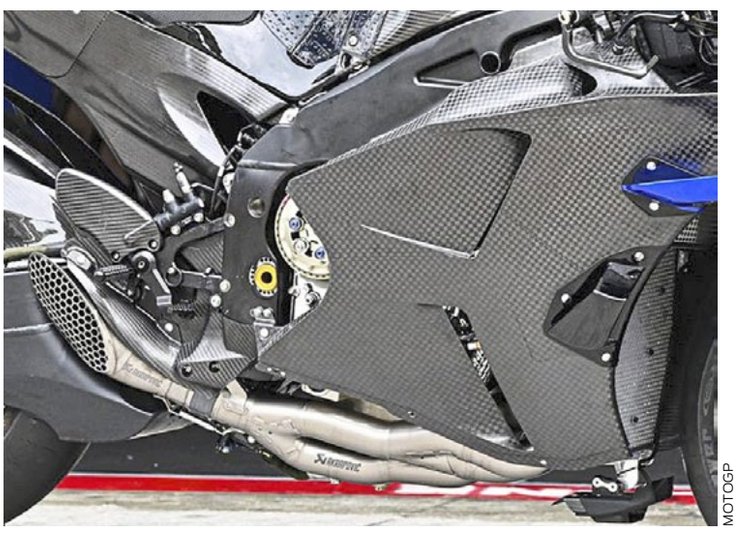
Ducati Beobachtet man die Werks-Renner aus Bologna vom Streckenrand aus, wird ihre Überlegenheit erst ersichtlich. Kein anderes Motorrad gleitet so sanft durch die Gänge, keines hat in den oberen zwei Gängen so viel Druck wie die Desmosedici. Und kein anderes Bike bleibt beim Bremsen so in der Linie. Dabei lässt sich bei ihr der Hinterreifen beim Abbremsen deutlich mehr nutzen, als was er bislang gewohnt war. Nun muss entschieden werden, ob man bei der Aerodynamik-Entwicklung mehr auf Bremsstabilität oder auf Einlenkverhalten setzt.

PAULOVITS

Honda Die Boxen des Repsol-Teams, des LCR-Teams und des HRC-Testteams glichen Dauer-Baustellen. Niemand hatte so viel neues Material dabei wie der weltgrößte Hersteller, und so war es für die Fahrer und Techniker eine Mammut-Aufgabe, alles auszusortieren. Hier auf dem Bild gut zu erkennen: Der Rahmen mit aufgeschweißter Verstärkung, die Kalex-Schwinge und die Seitenverkleidung, die bei diesem Fahrversuch nur das unterste Aero-Element montiert hatte. In Portimão muss vieles zusammengefügt werden.

PAULOVITS

GasGas Die gleiche Technik wird auch bei der Konzernschwester von KTM verwendet. Hier ist zu erkennen, dass auch alle vier bisher bekannten Aerodynamik-Elemente, Frontflügel, Seitenflügel, Seitenkante und unterer Rüssel, bei den Österreichern zusammen als Kombination getestet wurden. Jack Miller erwähnte, dass bei der Arbeitsweise nun mehr die Auswertung der Daten die Richtung bestimmt als die Aussagen der Fahrer. Dafür wurde letztes Jahr die große Datenbank angelegt.



MOTOGP

Yamaha Alles war darauf fokussiert, das Leistungsdefizit des Motors aufzuarbeiten. Daneben gab es auch bei Yamaha wieder neue Rahmen und Schwingen, und wie alle arbeiteten auch die Blauen mit den unterschiedlichsten Aerodynamik-Paketen. Da Yamaha kein Satelliten-Team mehr hat, waren während des Tests sogar sowohl Cal Crutchlow als auch Katsuyuki Nakasuga neben den Werksfahrern unterwegs. Aber es bleibt auch so noch viel Arbeit für den Test in Portimão übrig.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Manuel Poggiali wird 40

Zweimal war er Weltmeister, einmal mit Gilera bei den 125ern und dann gleich im ersten Anlauf mit Aprilia bei den 250ern. Doch noch viel öfter verwunderte er die Rennwelt mit unerklärlichen Burnout-Syndromen. Am Dienstag, 14. Februar, wurde Manuel Poggiali 40 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Zeit, in der die Talente an den Bäumen zu wachsen schienen. Kaum hatte Valentino Rossis WM-Titel einen Hype an der Adria ausgelöst und war mit Marco Melandri das nächste Wunderkind emporgestiegen, da zeigte sich schon das nächste Supertalent aus dieser Region. Von dem großen Felsen ein Stück landeinwärts, in der Republik San Marino, fuhr sich Manuel Poggiali in die Herzen der Fans. Er hatte sich seinen Weg durch die damals florierende Minibike-Szene Italiens gebahnt. Und nachdem ihn Massimo Matteoni 1998 auf eine 125er gesetzt hatte, gewann er die italienische Meisterschaft und zwei EM-Läufe, was ihm eine Eintrittskarte in die WM brachte. Dann entschied sich der Piaggio-Konzern 2001, die zu ihnen gehörende legendäre Marke Gilera wieder in der Weltmeisterschaft fahren zu lassen, und mit ihr begann Poggiali erst richtig zu strahlen. Wenn sein Motorrad auch nichts anderes war als eine rot lackierte Aprilia, fieberten alle mit, als der damals 18-jährige Poggiali zuerst den ersten Sieg der Marke seit 1963 und schließlich auch den ersten WM-Titel für sie seit 1957 einfuhr. Ein neuer Superstar war geboren, er wurde als erster sanmarineser Weltmeister mit der höchsten Auszeichnung des Ministaates dekoriert.

Nach einem dritten Platz beim Auftakt in Suzuka und einem Sieg in Welkom lag Poggiali auch 2002 auf Tuchfühlung mit Arnaud Vincent, doch dann fuhr er in Jerez seinen Landsmann Alex de Angelis vom Motorrad und wurde disqualifiziert. Allerdings gewann er in Mugello und Barcelona und übernahm die WM-Führung. Doch ein Ausfall in Estoril ließ ihn wieder hinter Vincent zurückfallen, und er schaffte es nicht noch einmal, den Franzosen von der WM-Spitze zu verdrängen. Umso glorreicher war sein Aufstieg zu den 250ern. Poggiali kam sofort mit dem größeren Motorrad klar, gewann seine ersten beiden Viertelliter-Grands-Prix in Japan und Südafrika und wurde auch gleich Weltmeister. Es schien keine Grenzen mehr zu geben.

Burnout mit 21

Doch dann geschah etwas Unerklärliches. Zuerst häuften sich nur die Ausfälle, und der mittlerweile 21-Jährige konnte sich in Rio noch einmal aufraffen und gewinnen. Doch dann wurde es immer offensichtlicher: Poggiali war bald nur noch ein Schatten seines früheren Selbst. Er wirkte völlig ausgebrannt. Auch der Weg zurück in die 125er-WM mit Gilera brachte nichts, Poggiali kam nicht einmal in die Nähe des Podests. Einzig sein freundliches und sympathisches Wesen war geblieben, er wirkte aber immer verschlossener.

2006 gab ihm KTM-Rennleiter Harald Bartol eine Chance in seinem 250er-Team, doch Poggiali blieb weit hinter den Erwartungen zurück. Während sein Teamkollege Hiroshi Aoyama um Podestplätze und Siege kämpfte, versackte er im hinteren Mittelfeld. Auch Bartol war ratlos: „Wenn ich wüsste wie, wäre ich der Erste, der ihm helfen würde. Er ist der netteste Kerl, den man sich vorstellen kann, aber sein Biss, sein Killerinstinkt und seine ganze Brillanz sind irgendwo tief in einer dunklen Ecke seiner Seele gefangen.“ Poggiali nahm sich 2007 eine Auszeit, versuchte sich wieder aufzurappeln, und Piaggio-Rennleiter Giampiero Sacchi gab ihm für 2008 noch einmal eine Chance im Campetella-Gilera-Team. Doch nach einer völlig farblosen ersten Saisonhälfte hängte Poggiali seinen Helm an den Nagel und startete nicht mehr beim Grand Prix seines Heimatlandes in Misano.

Manuel Poggiali heute: Sportlich, ausgeglichen und glücklich, auch ohne die große Karriere

POGGIALI

Wieder zurück

Er machte weiter Sport und spielte sogar auf hohem Niveau Fußball für den Club Pennarossa. 2013 und ’14 kehrte er aus lauter Leidenschaft zurück in den Motorsport und fuhr die italienische Superbike-Meisterschaft auf Ducati. Heute ist Manuel Poggiali wieder ein fester Teil des Grand-Prix-Zirkus. Er ist Fahrercoach des Gresini-Teams, und gerade im letzten Jahr konnte er wieder strahlen: Mit Enea Bastianini ganz oben auf dem MotoGP-Siegerpodest. Herzlichen Glückwunsch zum 40., Manuel Poggiali! ■

POGGIALI

2002: Weltmeister Manuel Poggiali vor dem kommenden Superstar Dani Pedrosa

Manuel Poggiali

Geburtstag: 14. Februar 1983
Geburtsort: Borgo Maggiore (RSM)
Herkunftsland: San Marino

WM-KARRIERE

1999:	125 ccm, Aprilia (17.)
2000:	125 ccm, Aprilia (16.)
2001:	125 ccm, Gilera (1.)
2002:	125 ccm, Gilera (2.)
2003:	250 ccm, Aprilia (1.)
2004:	250 ccm, Aprilia (9.)
2005:	125 ccm, Gilera (10.)
2006:	250 ccm, KTM (14.)
2008:	250 ccm, Gilera (19.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Aufruhr gegen Druck

Beim Test in Sepang machte sich großer Unmut gegen die Regelung breit, dass ab dem vierten Grand Prix Vergehen gegen den minimalen Reifendruck vorne geahndet werden. Die Fahrer haben arge Sicherheitsbedenken.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich war es ein Gentlemen's Agreement, das beibehalten werden sollte, weil es aber ein vorlauter Journalist letztes Jahr in alle Welt hinausposaunte, mussten FIM und Dorna handeln und durch die Einführung eines einheitlichen Messsensors dafür sorgen, dass die Einhaltung des minimal vorgeschriebenen Luftdrucks vorne überprüft und geahndet werden kann. Doch dagegen kommt jetzt massiver Protest seitens der Fahrer. Der Minimalluftdruck wurde eingeführt, um das Risiko eines überhitzten Vorderreifens zu vermeiden, dessen Lauffläche sich dann ablösen könnte.

Dass dies nicht passiert, wurde im letzten Jahr hinlänglich bewiesen. Mittlerweile geben die Fahrer offen zu, dass statt der vorgeschriebenen 1,9 bar Luftdruck teilweise mit 1,7 in die Rennen gegangen wurde, um zu vermeiden, dass sich der Reifen im Windschatten aufheizt und der kritische Druck von etwa 2,2 bar überschritten wird, von wo an der Reifen schlagartig an Grip verliert. „Sie geben ganz offen zu, dass, wenn es überprüft wird, es wohl zu mehr Stürzen kommt. Aber das ist genau das Risiko, das vermieden werden muss", so Luca Marini stellvertretend für seine Kollegen. „Wir können nur hoffen, dass die Regel wieder zurückgenommen wird." ■

MOTOGP

Während des Sepang-Tests wurde ständig der Luftdruck über die Sensoren geprüft

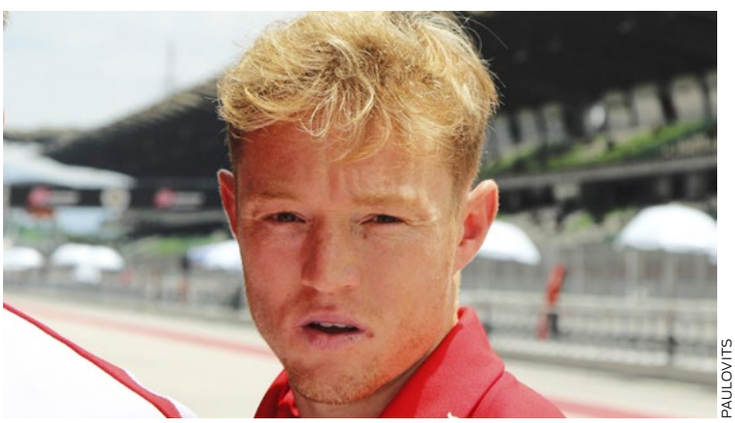
MotoGP

Wichtiger Mamola

Der Name Mamola kehrt in Schlüsselfunktion in die Motorrad-WM zurück: Dakota Mamola, Sohn des vierfachen 500er-Vizeweltmeisters, ist der neue Team-Koordinator bei LCR-Honda.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich wollte Dakota Mamola Rennfahrer werden, doch ein Unfall in seiner Jugend, bei dem ein Armnerv beschädigt wurde, machte diesem Traum ein Ende. Mamola blieb dem Grand-Prix-Fahrerlager aber nicht fern, begleitete seinen Vater ständig bei dessen vielfältigen Aufgaben im GP-Tross und freundete sich schließlich so mit Cal Crutchlow an, dass er dessen persönlicher Assistent wurde. Wie präzise und tüchtig Mamola arbeitet, und wie viel Umsicht und Organisationstalent in ihm stecken, blieb LCR-Eigner Lucio Cecchinello nicht verborgen. Als nun Cecchinellos langjähriger Teamkoordinator Oscar Haro zurücktrat, machte er den 28-Jährigen zu dessen Nachfolger. Wie richtig er dabei lag, zeigte sich in Sepang, wo Mamola sich nicht nur um die nicht gerade einfachen Aufgaben rund um den immens gestiegenen Testumfang bei Honda kümmerte, sondern auch die Aufgaben des Media-Managers übernahm, bis eine neue Fachkraft ihren Job aufnimmt. ■



PAULOVITS

Dakota Mamola: Als Teamkoordinator bei LCR wichtige Aufgabe gefunden

NACHRICHTEN

MOTOGP

Zwei Fahrer, die letztes Jahr in ihrer Rookie-Saison arg unter die Räder kamen, zeigten in Sepang, dass dieses Jahr mit ihnen zu rechnen ist. Raúl Fernández, der sich nach dem Verlust des Moto2-WM-Titels gegen seinen damaligen Ajo-Teamkollegen Remy Gardner lautstark über mangelnde Unterstützung beklagte und während der gesamten Saison nicht so recht in Einklang mit seinem Team und der KTM-Technik kommen wollte, kam wie ein ausgewechselter Mensch nach Sepang. Der 22-jährige Spanier wirkte locker und konzentriert, und man sah ihm an, wie viel Freude er bei der Arbeit hatte. Er stimmte auch Lobeshymnen über Wilco Zeelenberg und seine Leute an. Dass er zwischenzeitlich Sechstschnellster war und zum Schluss Elfter, nur fünf Hundertstelsekunden hinter Marc Márquez, zeigt, dass sein Talent ganz außergewöhnlich ist. Fabio Di Giannantonio wiederum hatte letztes Jahr große Probleme, eine Richtung bei der Technik der MotoGP-Ducati zu finden. Für diese Saison wurde ihm Frankie Carchetti als Crewchief zur Seite gestellt, und nun scheint der Knopf aufgegangen zu sein. „Die Art, wie er arbeitet und mir die Technik nahebringt, hat eine ganz andere Dimension eröffnet", freut sich „DiGia". Seine siebtschnellste Zeit sprach ebenfalls Bände.

MOTOGP

Auch Michelin hatte neues Material in Sepang. Die Reifen, mit denen die Fahrer testeten, hatten zwar dieselbe weiche und mittlere Mischung, wie sie beim Grand Prix verwendet wurde, es gab aber auch eine neue vordere Mischung, die die Franzosen ausprobieren ließen. Außerdem gab es einen Regenreifen mit neuer Mischung für hinten. Die neue Vorderreifengeneration soll erstmals im Mai getestet werden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARRC

Reiterberger: Asien

Markus Reiterberger fährt neben der Endurance-WM für BMW die Asien-Meisterschaft, die er 2020 wegen des Corona-Virus nicht zu Ende fahren konnte.

Von: **Anke Wieczorek**

Der Weg des vierfachen IDM-Superbike-Meisters Markus Reiterberger führt ein weiteres Mal nach Asien. „Ich freue mich, dass ich in diesem Jahr eine neue Chance in der Asia Road Racing Championship erhalte und zudem ein Teil des BMW Motorrad World Endurance Teams in der Langstrecken-WM bleibe“, verkündete „Reiti“ jetzt auf seiner Facebook-Seite. Und der 28-jährige Bayer mit ausgeprägtem Hang zu BMW erzählt: „Vor drei Jahren war ich auch schon in der ARRC am Start und gewann beim Saisonauftakt in Sepang. Leider wurde die Saison aufgrund der Coronavirus-Pandemie vorzeitig beendet.“ Bei der Vertragsunterzeichnung schwang auch ein wenig Wehmut in seinen Worten mit, doch eines war klar: „Ich muss schauen, dass ich weiterkomme.“ Er berichtete von einem ähnlich hohen Niveau wie in der IDM: „Die Japaner sind extrem stark involviert. Gefahren wird ausschließlich auf MotoGP-Rennstrecken.“ Insgeheim hofft Reiterberger, sich mit seiner BMW zwischen die Asiaten drängen zu können. Das Motorrad wurde für 2023 nochmals verbessert. Ganz tief in ihm drin ist aber immer noch der Wunsch, irgendwann wieder ein Superbike-WM-Rennen fahren zu dürfen: „Vielleicht mit einer Wildcard, das wäre natürlich absolut geil. Wünschen kann ich es mir ja wenigstens.“ ■

SAG

Markus Reiterberger: Zweiter Anlauf bei der ARRC mit BMW

IDM Supersport

Triumph mit dabei

Mit Triumph steigt die siebte Marke in die IDM ein. Sie werden mit der Street Triple RS 765 wie in der WM versuchen, um Siege zu fahren.

Von: **Anke Wieczorek**

Mit Triumph gibt eine weitere Motorradmarke den Einstieg als Partner der IDM bekannt. Engagieren werden sich die Briten in der Supersport-Klasse. Dort wird der Hersteller aus Hinckley die zum Modelljahr 2023 neu aufgelegte Street Triple 765 RS in die IDM-Rennen schicken. Die Dreizylinder tritt mit frischem Lorbeer an: In der Supersport-WM 2022 holte Triumph-Werkspilot Stefano Manzi einen Sieg, vier weitere Podestplätze und Rang 6 in der Gesamtwertung. Möglich wurde der Einsatz des Triumph-Drillings durch die neue Supersport-Regel, die auch in der IDM angewendet wird. IDM-Serienmanager Normann Broy freut sich über den Neuzugang in der bislang von Kawasaki- und Yamaha-Vierzylindern dominierten Supersport-Klasse. Der Triumph-Deutschland-Pressesprecher Uli Bonsels blickt ebenfalls voller Vorfreude auf die kommende Saison: „Mit dem IDM-Einstieg setzen wir konsequent unser verstärktes nationales und internationales Engagement im Rennsport fort.“ ■

WORLDSBK

Triumph will bald auch in der IDM Supersport um Siege kämpfen

NACHRICHTEN

ROADRACING

Isle of Man TT-Star John McGuinness kann es nicht lassen und wird auch mit 51 Jahren noch mal am Start des gefährlichsten Straßenrennens der Welt stehen. Der Brite einigte sich mit dem Honda Racing UK Team und wird die CBR1000RR-R um den Mountain Circuit prügeln. McGuinness hält 23 TT-Siege und ist damit in der ewigen Bestenliste Zweiter hinter Joey Dunlop. McGuinness hat bereits über 100 TT-Starts absolviert. „Auf dem Superbike bin ich letztes Jahr in die Top 5 gefahren, das war toll, aber ich will mehr“, lässt er wissen. „Ich will endlich wieder richtig Rennen fahren.“ Teamkollege wird Nathan Harrison.

ROADRACING

Den Ruf als „Verrückter“ trägt der ehemalige EWC- und IRRC-Pilot Matthieu Lagrive schon lange mit sich. Nun unterstreicht er dies noch mal mit einem seiner letzten verbliebenen Ziele: Der Franzose nimmt 2023 an der Isle of Man TT teil. „Ich erfülle mir dabei aber keinen Traum“, schreibt er auf Facebook. „Ich habe einfach den Wunsch, die Begeisterung für dieses Rennen selbst zu verstehen.“

ROADRACING

Aufgrund gestiegener Versicherungspreise, die die Veranstalter nicht stemmen können, sind quasi alle Real-Road-Racing- und Trial-Rennen auf der irischen Insel abgesagt. Darunter das Cookstown 100, Tandragee 100, Armoy Race of Legends, der Ulster Grand Prix und die Sunflower Trophy in Bishopscourt. Damit ist auch die Ulster Superbike Championship hinfällig. Die Organisatoren des größten Rennens, der North West 200, hoffen darauf, das Event doch durchführen zu können. Die Versicherer begründen ihre Preissteigerungen mit der allgemeinen instabilen Lage und den häufigen tödlichen Unfällen bei Straßenrennen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

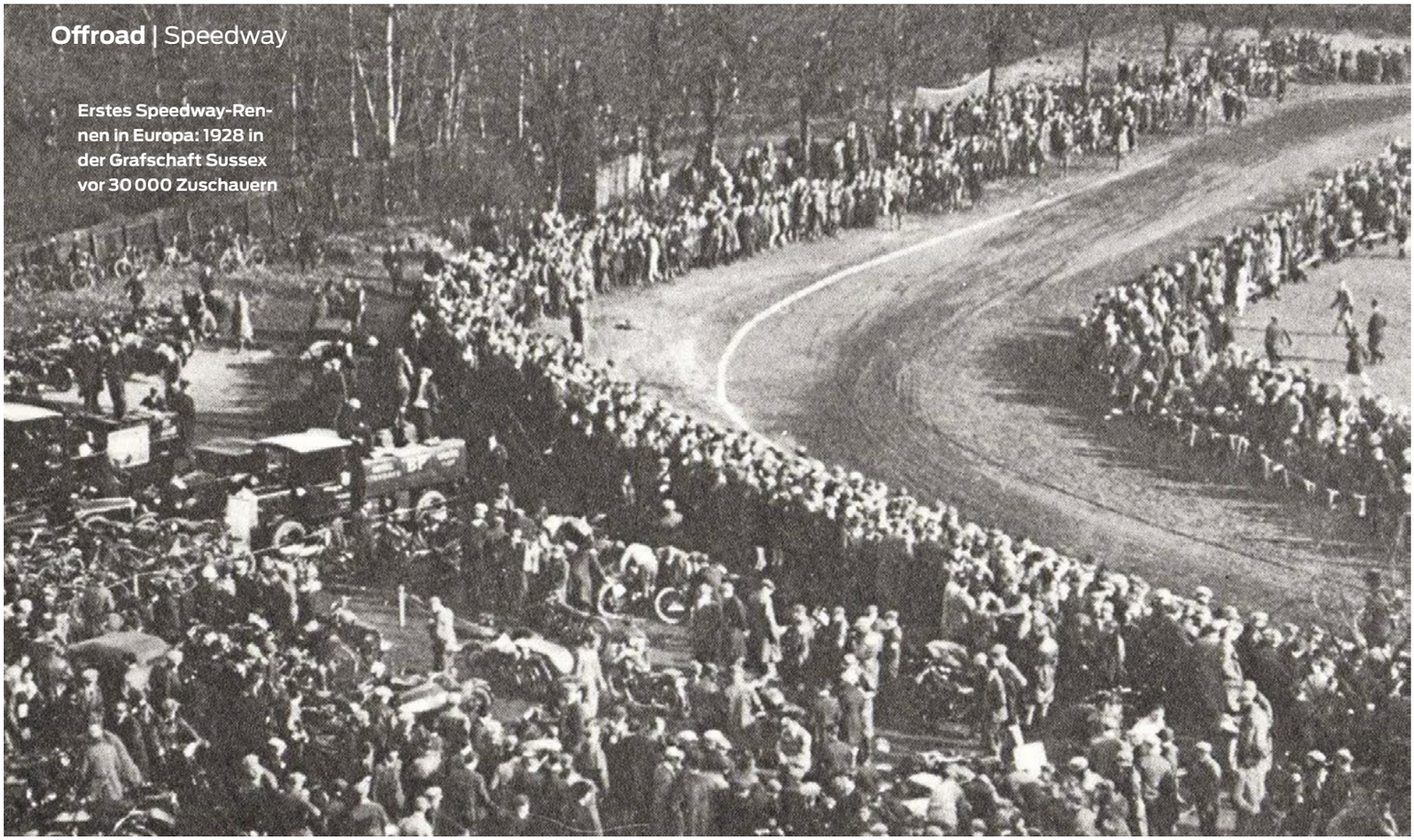
motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Erstes Speedway-Rennen in Europa: 1928 in der Grafschaft Sussex vor 30 000 Zuschauern

SYNDICATION INTERNATIONAL

100 Jahre Speedway

Seit 1923 wird weltweit im Drift im Kreis gefahren. Millionen von Runden wurden seither abgespult, zig Millionen Zuschauer haben sich für den Motorradsport zum Anfassen begeistert. Während 100 Jahren Speedway hat sich viel verändert, aber einiges ist bis zum goldenen Jubiläum fast gleich geblieben. Rückblick auf eine Epoche.

Von: **Andreas Fahldiek und Thomas Schiffner**

Tatsächlich ist Speedway eine der ältesten, wenn nicht die älteste Motorradsportart überhaupt. Manche Experten suchen die Anfänge um 1909 in den USA. Aus dem Jahre 2019 wird berichtet, dass „… Maldwyn Jones seine Halbliter- und Litermaschinen der Marken Harley-Davidson und Indian mit vollem Gas in die Kurven steuerte“ und damit das „Drifting“ kreierte. Heute nennt man das Dirttrack oder Flattrack.

Konkret weiß man vom „Electric Light Carneval“ in West Maitland im australischen Bundesstaat New South Wales, bei dem am 15. Dezember 1923 anlässlich der Elektrifizierung auf der Pferderennbahn ein Motorradrennen organisiert wurde – das historisch erste Speedway der Geschichte.

Speedway von 1923 – 1987

Das war auch die große Stunde des damals 31-jährigen Johnnie S. Hoskins, der von seinem Motorrad die linke Fußraste demontierte und zum ersten Mal im Speedway-Stil um das Pferdegeläuf in West Maitland driftete. Das Ganze wirbelte Down Under so viel Staub auf, dass der in einem neuseeländischen Maori-Dorf geborene Hoskins mit einigen driftenden Aussies zusammen 1927 über den Großen Teich flog und seine Fahrkünste auf der britischen Insel vorstellte. Am 19. Februar 1928 fand im Stadion von Kings Oak in High Beach/Epping Forest das erste Speedway auf der Insel statt – der zweite Geburtstag des Sports in Europa.

> Die Speedway Rider auf der Insel in den 1930ern wurden von den Fans verehrt wie die heutigen Fußball-Millionäre.

Vor überlieferten 30 000 Zuschauern traten in Sussex Hoskins’ Landsleute gegen eine Handvoll Briten und den Amerikaner Sprouts Elder an.

Hoskins hielt sich übrigens bis zu seinem Tod in der britischen Szene – er war der erste Speedway-Promoter und gründete Mannschaften zunächst im Wembley Stadion, dann in West Ham, nach dem Krieg zuletzt in Canterbury, bis er 1987 im Alter von 94 Jahren verstarb.

Das erste Rennen 1928 löste einen unbeschreiblichen Boom aus – nur ein Jahr später gründete sich die erste britische Profiliga. Die damals besten Speedway Rider auf der Insel wurden von den Fans verehrt wie die heutigen Fußball-Millionäre. Statt der Panini-Alben mit Kickern wurden zwischen den Kids in den Londoner Vororten Klebebildchen der Driftstars für das „John Player Album of Speedway Riders“ gehandelt.

Obwohl die erste offizielle Weltmeisterschaft erst 1936 im Londoner Wembley-Stadion stattfand, galten diverse Wettbewerbe in Europa lange vorher als inoffizielle „WM“. 1930 gewann der Australier Victor Huxley die „Star Riders Trophy“, und zwar auf einem neuen Motorrad, einer englischen JAP. Dieses Bike mit luftgekühlten Ventilfedern übernahm die Vorherrschaft im Speedway bis in die Nachkriegsjahre hinein. Indes erwarb 1929 der Prager Ingenieur Janacek die Lizenz für die 500er-OHV-Wanderer, aus der dann der Firmenname JAWA resultierte – jenes tschechische Bahnmotorrad, das bis in die 1970er-Jahre hinein quasi ein Monopol hatte, bis die Zweiventiltechnik erst von den britischen Weslakes und Godden, später von den italienischen GM mit Vierventilern abgelöst wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vom britischen Königreich aus setzte der Sport seinen Siegeszug durch Europa fort: Er breitete sich nach Paris, Wien, Deutschland, in die Niederlande, nach Tschechien, Skandinavien und schließlich nach Polen aus. Paris führte 1933 im Buffalo-Stadion ein „Weltchampionat“ durch. 1935 gewann ein Frank Charles die inoffizielle WM und blieb damit im Speedway-Nirwana verborgen. Der damalige Rennmodus – 16 Fahrer bestreiten 20 Heats – ist bis heute unverändert erhalten geblieben.

Erstes World Final 1936

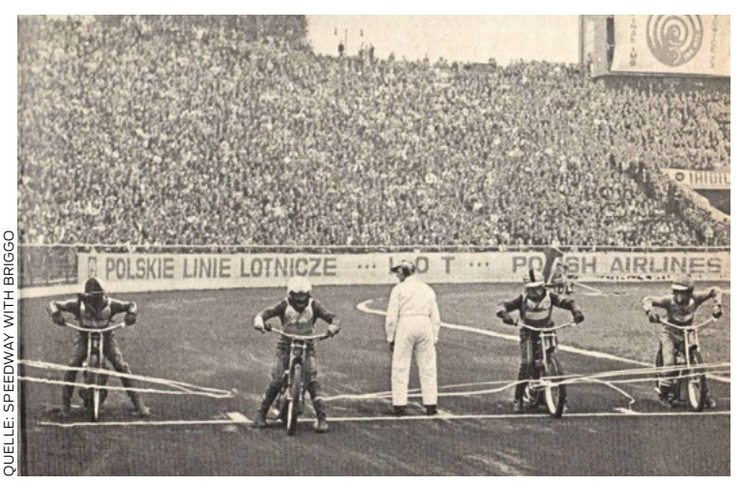
Endlich, am 10.09.1936, hatte die FIM ein Einsehen und schrieb in Wembley die erste offizielle Speedway-WM aus. 66 000 Zuschauer erlebten den historischen Titelgewinn des Australiers Lionel van Praag mit. Bis 1981 wurde 24 weitere Male ein WM-Finale im Londoner Empire Stadium durchgeführt.

Wembley in London war stets der Nabel der Speedway-Welt. Nur der Zweite Weltkrieg unterbrach die Speedway-WM. Von 1939 bis 1948 fanden keine Weltfinals statt. Aber nicht nur Endläufe der WM wurden in diesem legendären Stadion ausgetragen, sondern auch Ländervergleichskämpfe der Briten gegen andere Top-Nationen erfreuten sich größter Beliebtheit und wurden auch zumeist vor ausverkauftem Haus abgehalten. Ab Mitte der 1950er-Jahre dominierten Fahrer wie die Neuseeländer Ronnie Moore und Barry Briggs die Weltmeisterschaft und avancierten zu wahren Superstars ihrer Zeit. Immer mit dabei war auch der einzige nicht englischsprachige Spitzenfahrer, Ove Fundin. Mit Fundin wurde Schweden zu einer Speedway-Großmacht. Aufgrund der schwedischen Erfolge vergab die FIM 1961 erstmals ein Weltfinale außerhalb von Großbritannien.

Das Malmö-Stadion, das für die Fußball-Weltmeisterschaft 1958 erbaut wurde, war mit einer Kapazität von 32 000 Plätzen deutlich kleiner als Wembley. In Malmö feierten die Schweden ihren größten Speedway-Erfolg: Ove Fundin gewann seinen dritten Weltmeistertitel, Björn Knutsson und Göte Nordin belegten die weiteren Podiumsplätze und sorgten für den totalen schwedischen Triumph. Aufgrund der Stärke der schwedischen Fahrer wurde Göteborg ab 1964 im Wechsel mit Wembley ständiger Austragungsort der Endläufe. Alle Rennen fanden im hochmodernen Ullevi statt, einem Vorzeige-Fußballstadion.

Ab 1970 öffnete sich die bis dahin fast ausschließlich englischsprachige Speedway-Welt: 1970 wurde erstmals ein Weltfinale in Polen ausgetragen. Im Stadion Olimpijski in Breslau gewann der neuseeländische Superstar Ivan Mauger seinen dritten WM-Titel in Folge. Er beendete mit seinen Erfolgen seit Ende der 1960er-Jahre die Ära Moore, Briggs und Fundin. Mauger war seinerzeit das Nonplusultra auf der Bahn und mit seiner Professionalität auch Offtrack. Er war seiner Zeit schon damals weit voraus. In Breslau wurde nach dem 1970er-Finale nur noch einmal ein Endlauf in der Weltfinal-Ära ausgetragen: Der Brite Gary Havelock gewann 1992 seinen einzigen Titel.

Seit 1973 war das Slaski-Stadion in Chorzow Schauplatz der Weltfinals in Polen. Bei dem ersten Rennen dort waren mehr als 133 000 Zuschauer Zeugen des legendären Sieges von Jerzy Szczakiel im Stechen gegen Ivan Mauger. Der Pole wurde zu ▷



QUELLE: SPEEDWAY WITH BRIGGO

Größte Zuschauerzahl ever: 133 000 beim WM-Finale 1973 in Chorzow

„Ich fuhr 120 Rennen im Jahr“

Ove Fundin ist der älteste noch lebende Speedway-Weltmeister. Der 89-jährige Schwede wurde fünfmal Einzel-Weltmeister. Er war der erste Weltmeister außerhalb der englischsprachigen Welt. Zusammen mit Jason Crump hält er den Rekord für die längste ununterbrochene Serie in der WM: Von 1956 bis 1965 stand er zehnmal in Folge auf dem WM-Podest!

Von: **Andreas Fahldiek**

COLLECTION SOMERVILLE

Wie sind Sie zum Speedway gekommen?
Ich fing mit 16 Jahren mit Motocross an. Motocross wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in Schweden sehr populär. Fast alle Motorräder, die wir benutzten, waren nach dem Krieg aus Deutschland importierte Maschinen. Nach zwei Jahren Motocross wurde ich von jemandem aus Linköping entdeckt. Er kam auf mich zu und sagte: „Ich sehe an deinem Fahrstil, dass du Speedway ausprobieren solltest. Wenn du zu unseren Trainingsabenden kommst, stellen wir dir ein Motorrad und ein paar Ledersachen zur Verfügung.“ Da habe ich sofort zugesagt. Ich war noch nie beim Speedway. Sie haben mir eine Maschine geliehen, und ich hatte den Dreh sofort raus.

Jetzt haben sogar Fahrer in den unteren Ligen des Sports mehrere Motorräder …
Als ich nach Norwich kam, lieh man mir eine Maschine. In all den Jahren in Großbritannien hatte ich nie ein eigenes Motorrad besessen. Nur in Schweden hatte ich eine Maschine, die mir gehörte. Bei all meinen Reisen nach Australien und Neuseeland hatte ich nie ein eigenes Motorrad dabei. Ich habe nur meinen eigenen Lenker mitgebracht.

Ist es schwieriger, den Speedway-GP über zehn Rennen zu gewinnen, oder die Ein-Tages-Weltfinals, die bis 1994 ausgetragen wurden?
Leute, die nicht viel über die Zeiten der Ein-Tages-Weltfinals wissen, wissen nicht, dass man ein solches Ein-Tages-Finale nicht nur gewinnen musste. Man musste sich auch mehrfach qualifizieren, um mit dabei zu sein. Ich musste mich in Schweden, dann in Skandinavien und dann in Europa qualifizieren. Wenn man es in einer dieser Qualifikationsrunden nicht schaffte, war man raus aus der WM. So wie der Speedway-Grand-Prix heute läuft, kann man ein Rennen komplett verpassen und trotzdem Weltmeister werden.

Wie sah Ihr Rennkalender damals aus?
Heute lese ich oft von Fahrern, die sich darüber beschweren, dass sie zu viele Rennen fahren, 60 oder auch 70 Rennen im Jahr. Ich bin etwa 120 gefahren! Jedes Rennen, das man mir angeboten hat. Auch in Neuseeland und Australien.

Von allen Fahrern, wer war Ihr Favorit und warum?
Ronnie Moore – ohne Zweifel! Ich liebte die Art, wie er Motorrad fuhr. Ich mochte ihn auch als Person. Er war immer sehr freundlich.

Ove Fundin

Geburtstag: 23. Mai 1933
Geburtsort: Tranas (S)
Herkunftsland: Schweden
Erfolge: Speedway-Weltmeister 1956, 1960, 1961, 1963, 1967

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

einem Nationalheld in seiner Heimat.

Das Wembley-Stadion war seit 1970 nur noch alle drei Jahre Austragungsort der WM-Entscheidung. Der Speedway-Tempel im Norden Londons hatte bis zum letzten Weltfinale nie an Attraktivität eingebüßt und war immer ausverkauft. In den 1970er- und 1980er-Jahren erlebte Speedway in Großbritannien einen erneuten enormen Aufschwung. Die Ligarennen waren populärer denn je. Auch etliche Fahrer, die nicht der Weltspitze angehörten, genossen eine ungemeine Popularität und hatten ähnliche Stellenwerte wie Popstars. Ab Ende der 1970er-Jahre wurden immer mehr Fahrer aus den Vereinigten Staaten von den Veranstaltern verpflichtet. Sie entwickelten sich schnell und ausnahmslos zu Publikumslieblingen.

Müller einziger Deutscher

Allen voran Bruce Penhall, der 1978 nach England kam und bis 1982 für den Speedway-Kultklub, Cradley Heath, fuhr. Mit ihm verbuchte das US-Team seine größten Erfolge. Penhall war nicht nur ein absoluter Publikumsliebling, sondern ein erster Glamour Boy dieses Sports. Hatte er 1980 in Ullevi noch Tränen der Enttäuschung in den Augen, wurde er ein Jahr später vor 92 500 Zuschauern im Wembley-Stadion erstmals Weltmeister. Das Wembley-Stadion schloss danach für den Speedway-Sport endgültig seine Tore. Durch den Erfolg und die ungeheure Popularität Penhalls fand 1982 erstmals ein Weltfinale in den Vereinigten Staaten statt. Im weiten Rund des Memorial Coliseum von Los Angeles gelang es Penhall, seinen WM-Titel zu verteidigen. Danach quittierte er seine Dienste als Speedway-Fahrer und startete eine Karriere als Fernseh- und Kinoschauspieler.

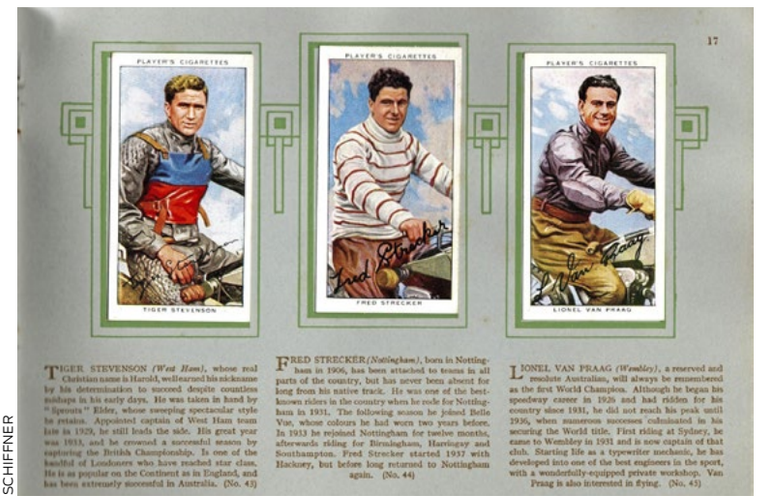
Nach 1982 erweiterte sich die Liste der Austragungsorte der Weltfinals zunehmend. Höhepunkt aus deutscher Sicht war das 1983er-Finale in Norden, einer 24 000-Einwohner-Stadt in Ostfriesland. Im 35 000 Zuschauer fassenden Motodrom Halbemond, das eigens für dieses Weltfinale gebaut wurde, gewann Egon Müller mit einem 15-Punkte-Maximum sensationell den Weltmeistertitel. Das Odsal-Stadion im britischen Bradford ersetzte zweimal das Wembley-Stadion als Austragungsort. Der Versuch, ein Weltfinale über zwei Tage auszutragen, scheiterte 1986 im Olympia-Stadion von Amsterdam.

Seit 1995 im GP-Modus

Im Jahre 1988 machte der WM-Zirkus erstmals in Dänemark Station. Schon seit vier Jahren dominierten dänische Fahrer die gesamte Speedway-Welt in eindrucksvoller Weise. Allen voran Erik Gundersen und Hans Nielsen. Auf einer der besten Bahnen der Welt, in Vojens, gewann Gundersen seinen dritten WM-Titel. Deutschland bekam noch zwei weitere WM-Finals zugesprochen. München war 1989 Gastgeber im gigantischen Olympia-Stadion, und Pocking veranstaltete 1993 im eher dörflichen Rottal-Stadion das vorletzte Ein-Tages-Weltfinale.

Seit 1995 trägt die FIM ihre Einzel-Weltmeisterschaften im Grand-Prix-Modus aus. Die GP-Kampagnen umfassten sechs bis zwölf Rennen. Von Anfang an fand die FIM gute Promoter, die die Grand-Prix-Serie bis heute zu einem medialen Ereignis mit hohem technischem Aufwand machten.

Alle Grands Prix werden derzeit live und ausführlichst auf den Top-Sport-Kanälen im Fernsehen übertragen. Gleichzeitig verloren die britischen Speedway-Ligen rapide an Wertigkeit. Die Zuschauerzahlen in Großbritannien gingen stark zurück. Die polnische Ekstraliga dominiert seit den 1990er-Jahren und lockt mit nie gekannten, enormen Summen die internationalen Stars. Auch bei den Austragungsorten im GP spielen polnische Städte mit ihren hochmodernen Speedway-Arenen die Hauptrolle. Mittlerweile wird ein Drittel der GP-Rennen in Polen ausgetragen. Obwohl der SGP-Promoter Discovery viele Sonder-Events zum Speedway-Jubiläum angekündigt hat, lässt das Rennen zum 100. Geburtstag auf sich warten: Dem Promoter gelang es auch für 2023 nicht, im Dezember, exakt 100 Jahre, nachdem alles begann, einen Ausrichter für ein GP-Finale Down Under zu finden. ■

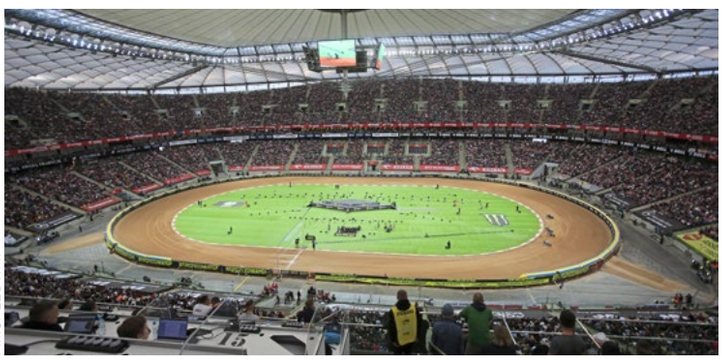


SCHIFFNER

Panini-Album der 1930er-Jahre: Speedway-Fahrer hatten Kultstatus

PATRICK

Sechsmal Weltmeister: Ivan Mauger mit seinem vergoldeten Bike


FIMSPEEDWAY

Speedway-GP 2022: Volle Hütte in Warschau

DIE BESTEN SPEEDWAY-FAHRER

WM-Medaillen der zehn besten Allzeit-Piloten

	Fahrer	Nation	Gold	Silber	Bronze
1.	Tony Rickardsson	Schweden	6	3	2
2.	Ivan Mauger	Neuseeland	6	3	1
3.	Ove Fundin	Schweden	5	3	3
4.	Hans Nielsen	Dänemark	4	6	2
5.	Barry Briggs	Neuseeland	4	3	3
6.	Greg Hancock	USA	4	2	3
7.	Jason Crump	Australien	3	5	2
8.	Bartosz Zmarzlik	Polen	3	2	1
9.	Nicki Pedersen	Dänemark	3	1	3
10.	Ole Olsen	Dänemark	3	1	2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach 21 sieglosen Rennen wieder ganz vorn: Cooper Webb

ALIGN MEDIA

US-Supercross-Meisterschaft Tampa

Chance verpasst

Weil Titelverteidiger Eli Tomac beim fünften Lauf der US-Supercross-Meisterschaft patzte, hatte es Chase Sexton in der Hand, vom Yamaha-Star die Tabellenführung zu übernehmen. Doch Hondas Nummer 1 verschenkte die Führung an Cooper Webb und bleibt damit knapp hinter Tomac. Ken Roczen verpasste das Podium als Vierter einmal mehr knapp.

Von: **Thomas Schiffner**

Im offenen Raymond James Stadium in Tampa war wegen angekündigten Regens eine Schlammschlacht erwartet worden, doch der Motocross-Gott zeigte sich gnädig und schickte nur kurze Schauer über Florida.

Während die Topfavoriten im ersten Heat des Abends noch fehlten, ging es in Lauf 2 zur Sache: Chase Sexton bezwang schon hier den Meisterschafts-Leader Eli Tomac; Aaron Plessinger quetschte sich mit seiner KTM noch zwischen die beiden Topfahrer. Ken Roczen wurde Fünfter und blieb vor Cooper Webb, hatte damit aber nur eine mäßige Ausgangssituation für das Main Event.

Im Finale der besten 22 gewann Cooper Webb von seinem schlechten Startplatz aus den Holeshot, doch schon in den Whoops fuhr Sexton entschlossen an ihm vorbei an die Spitze, die er dann 21 Runden lang halten konnte!

Die Streithähne Jason Anderson und Justin Barcia (GasGas) gerieten schon in der ersten Runde aneinander und fielen beide ans Ende des Feldes zurück. Cooper Webb jagte Sexton hinterher, hinter dem Ex-Champion blieb über die gesamte Distanz die KTM von Aaron Plessinger.

Roczen vor Tomac

Ken Roczen kam zwar über P4 nicht hinaus, konnte sich aber über die gesamte Distanz Eli Tomac vom Leib halten.

Webb kam in der fünftletzten Runde in den Whoops ins Straucheln, konnte aber das Bike gerade noch retten. Nur eine Runde später passierte Leader Sexton ebenfalls im Waschbrett das Gleiche, doch der Mann aus Clermont verlor die Honda und musste Webb vorbeiziehen lassen. Der holte sich seinen ersten Sieg nach seinem Triumph in Salt Lake City 2021: „Ich hatte einen guten Start und fuhr ein solides Rennen im Finale, obwohl der Sand und die Überrundeten es sehr hart machten. Jetzt habe ich das Siegerfeeling, das Selbstbewusstsein, das Equipment und die Fitness, um es wieder zu tun."

Chase Sexton saß nach dem Finale am Boden und konnte seine verpasste Chance nicht fassen. Zwei Punkte fehlen im jetzt noch auf Tomac.

In der 250er-Ost-Meisterschaft gewann Aussie Hunter Lawrence auch sein zweites Rennen. MX2-Weltmeister Tom Vialle belegte den sechsten Platz und kommt auf Tabellenplatz 5 langsam in Fahrt. ■

ALIGN MEDIA

Kommt in Schwung: Tom Vialle

US-SUPERCROSS

Tampa (USA), 11. Februar

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Chase Sexton (USA)	Honda
3.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
4.	Ken Roczen (D)	Suzuki
5.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
6.	Jason Anderson (USA)	Husqv.
7.	Justin Cooper (USA)	Yamaha
8.	Justian Barcia (USA)	GasGas
9.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
10.	Christian Craig (USA)	Husqv.

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	113 Pkte.
2.	Chase Sexton	111
3.	Cooper Webb	109
4.	Jason Anderson	93
5.	Ken Roczen	92
6.	Aaron Plessinger	85
7.	Justin Barcia	80
8.	A. Cianciarulo (USA), Kawa.	67
9.	Joey Savatgy	67
10.	Colt Nichols (USA), Honda	61

NACHRICHTEN

NIKITA BOGDANOV RUSSISCHER MEISTER

Nikita Bogdanov gewann auch die letzten Rennen 9 und 10 der russischen Eisspeedway-Einzelmeisterschaft souverän. Vor geschätzten 16 000 Zuschauern im ehemaligen WM-Stadion in Krasnogorsk siegte der Mann aus Ufa vor Dinar Valeev und Daniil Iwanov (Samstag) bzw. Iwanov und Igor Kononov (Sonntag). Hinter Bogdanov (141 Punkte) wurde Valeev (130) Vizemeister vor Kononov (126).

SAISONAUFTAKT AN SIMON LÄNGENFELDER

Start nach Maß: MX2-WM-Pilot Simon Längenfelder (GasGas) gewann den ersten Lauf zur offenen italienischen Meisterschaft in Ponte a Egola vor Thibault Benistant (Yamaha) und Andrea Adamo (KTM). In der MX1-Klasse bezwang Jeremy Seewer Maxime Renaux (beide Yamaha) und Weltmeister Tim Gajser (Honda).

SPEEDWAY: SGP4-KLASSE MIT EINHEITSBIKES

Die FIM und SGP-Promoter Discovery Sports Events haben für 2023 eine neue Klasse ins Leben gerufen: SGP4, für 11- bis 13-jährige Nachwuchsfahrer, die auf einheitlichen 190-ccm-Viertaktmaschinen antreten sollen. Technik-Projektleiter ist Speedway-Rekordweltmeister Tony Rickardsson: „Die Idee des Bikes ist, dass es wie ein großes Motorrad aussieht, den gleichen Sound hat, und – am wichtigsten – sich wie ein großes Bike fahren lässt. Aber für einen vernünftigen Preis." Discovery will ein Testmatch der SGP4-Klasse vor dem schwedischen GP am 15. Juli in Malilla mit Fahrern aus aller Welt durchführen. Die Macher hoffen, dass möglichst viele nationale Föderationen die neue Klasse ausschreiben. Derzeit findet Nachwuchsförderung uneinheitlich auf 50- und 85-ccm-Zweitaktbikes sowie 125-ccm- und 250er-Viertaktern statt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

1980 Audi Urquattro, Herbert v. Karajans Auto, Matching Numbers, das älteste straßenzugelassene Exemplar! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Bentley

Bentayga V8 Mod.19, 46000 km, 404 kW (549 PS), 22 Zoll, HUD, ACC, Night usw., top Ausst. u. Zust., 139.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59722

BMW

M3 CS, EZ 18, 39000 km, 338 kW (459 PS), KW-DDC-Fahrwerk, top Ausstatt. u. Zustand, limited Edition, 79.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59728

Z4 Cabrio e85 3.0i. Zum Verkauf steht ein liebevoll gepflegtes BMW Z4 Cabrio e85 3.0i mit Bastuck-Auspuffanlage, in Sterling-Grau, schwarzen Nieren und schwarzer Vollledera usstattung. Das Fahrzeug ist seit 7 Jahren in unserem Besitz und dritte Hand. Ein deutsches Fahrzeug, unfallfrei mit TÜV bis Juli 2024, u. a. wurde der sinnvolle Umbau der Verdeckpumpe in den Kofferraum vorgenommen. Aktuell spinnt streckenweise die Servolenkung. Die komplette Historie des Fahrzeuges inklusive des Kilometerstandes sind belegbar. Der Verkauf erfolgt aus gesundheitlichen Gründen. Selbstverständlich kann, in Begleitung, eine Probefahrt gemacht werden. Fahrzeug ist angemeldet und der Kilometerstand von 125.500 km kann deswegen variieren. Der Verkauf erfolgt nur nach Abmeldung des Kfzs. Alle Angaben ohne Gewähr. VB 14.400,- Euro. Anruf unter Tel. 0176/71551894

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

2000/03 BMW / Alpina Z8, unter 60.000 km ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

SUCHE BMW Old- und Youngtimer. Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

BMW Alpina

Alpina B9 635 CSI, 1983, toprestauriert, achatgrün-met., Leder beige, Klima, SD etc., 245 PS, H-Kennz., Classic-Data Zust.: 1-, 87.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59730

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

Ferrari

1957/71 Ferrari 246 Dino GT/GTS, geringe Laufleistung, 1A Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

C 43 AMG Cab 4M+, EZ 01/2019, 32324 km, 287 kW (390 PS), Designo diamantweiß bright, Beam+COM+PerfAbgas+Wide u. v.m., 54.841,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.101+110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59703

AMG E 63 S 4M+ * FINAL-EDITION * NIGHT*, EZ 01/2023, 5000 km, 450 kW (612 PS), MANUFAKTUR graphitgrau magno, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 144.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59700

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

911 Carrera GTS, EZ 2015, 51000 km, 316 kW (429 PS), kaminrot, 1. Hand, dt. Fahrzeug, unffr., top Zustand, 129.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59725

911 996 4S Cabrio, 120000 km, 235 kW (320 PS), dunkelblau, Klima, TÜV 2/25, 49.996,- €. 40789 Monheim, 0172/2663400

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59719

997 S, 43000 km, 283 kW (385 PS), schwarz-met., Navi, Klima, SD, Sperre, 81.000,- €. Neues DEKRA Wertgutachten aus 01/23. 79100 Freiburg, 0171/4245644

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN

- Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
- Cabrioverdeckleitungen
- Benzinschläuche • Stahlflexleitungen

07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 10/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Tuktuk-Parade: Die Stars der Formel E wurden vor der Rennpremiere in Indien in der Auto-Rikscha um die Strecke gekarrt

Design gestern und heute

F1-Historie Jordan 191
MSa 09/2023

Der Jordan 191, der zeigte noch eine gewisse Eleganz. Wenn man sich dagegen die „Kohlenkisten" der Formel-E anschaut – mein Gott, welch ein Elend. Natürlich weiß ich wohl, dass Design Ansichtssache ist.

Heinz-Peter Berikoven
D-23626 Ratekau

F1-Teams bleiben unter sich

Andretti-Einstiegspläne
MSa 09/2023

Das Verhalten der aktuellen Formel-1-Teams hinsichtlich möglichen Neueinsteigern in der Königsklasse ist heuchlerisch. Auf der einen Seite wünscht man sich namhafte Hersteller in der Formel 1. Andererseits werden die Bedingungen für einen Beitritt so extrem in die Höhe getrieben, dass die potenziellen Kandidaten irgendwann die Lust verlieren. Die zehn Teams wollen einfach kein Stück vom Geldkuchen abgeben. So wird das leider nichts mit neuen Teams.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Patriotismus in Krawall-Medien

F1-Interesse in Deutschland
MSa 09/2023

Ich möchte den Leserbrief in der letzten MSa zum ausbleibenden Formel-1-Boom in Deutschland um die Tatsache ergänzen, dass sich auch Sportler aus anderen Nationen die Streif hinabstürzen, in Eau Rouge die Luft anhalten, sich bei der Vier-Schanzen-Tournee von den Schanzen katapultieren, sich bei der Tour de France durch die Alpen quälen oder bei Grand-Slam-Turnieren zwei Sätze Rückstand bei 30 Grad aufholen. Fazit: Es sind nicht nur die Deutschen, die diese besonderen Leistungen bringen, auch wenn man das beim Blick auf einige Krawall-Medien glauben könnte. Man könnte fast den Spruch prägen: „Der Sport eine feine Sache wär, wenn der Patriotismus nicht wär."

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 16. Februar		
ab 06.00	Formel 1 Suzuka 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
21.15	F1-Klassiker, GP Spanien 1997	Sky Sport F1*
22.55	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*
23.30	IndyCar Series, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
Freitag, 17. Februar		
ab 06.00	Formel 1 Austin 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
ab 17.00	GTWC Europe, Highlights Sprint & Endur.	Sky Sport F1*
19.40	IMSA-Sportwagen 12 h Sebring 2022, Highl.	MTS TV**
21.15	F1-Klassiker, GP Großbritannien 1987	Sky Sport F1*
22.40	Trophée Andros Andorra, Highlights	Motorvision TV*
Samstag, 18. Februar		
00.35	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*
09.45	F1-Klassiker, GP Deutschland 1987	Sky Sport F1*
10.30	Formel 1, Saisonrückblick 2022	Sky Sport F1*
11.30	F1-Klassiker, GP Japan 2000	Sky Sport F1*
14.30	Motocross-WM Argentinien, Highlights	MTS TV**
17.00	F1-Klassiker, GP Europa 1999	Sky Sport F1*
17.50	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*
18.10	Trophée Andros Andorra, Highlights	Motorvision TV*
ab 20.55	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.40)	Motorvision TV*
Sonntag, 19. Februar		
08.25	NASCAR Cup, Homestead 2022 (Wh.)	Motorvision TV*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
13.10	NASCAR Cup, Phoenix-Finale 2022 (Wh.)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil – Das VOX Automagazin	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.40	NASCAR Cup, Saisonrückblick 2022	Motorvision TV*
19.05	NASCAR Truck, Saisonrückblick 2022	Motorvision TV*
19.30	NASCAR Cup, Daytona 500 **LIVE**	Sport 1+*
19.30	NASCAR Cup, Daytona 500 **LIVE**	Motorvision TV*
Montag, 20. Februar		
ab 06.00	Formel 1 Mexiko-Stadt 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
19.00	F1-Klassiker, GP Kanada 2011	Sky Sport F1*
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.35)	Motorvision TV*
Dienstag, 21. Februar		
22.00	NASCAR Cup, Daytona 500 (Wh.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Samstag, 18. Februar		
ab 07.40	Asian LMS Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 08.50	Formula Regional Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
12.00	Asian LMS Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
20.30	US-Supercross, Oakland **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 19. Februar		
07.00	Formula Regional Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
10.20	Formula Regional Abu Dhabi, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
13.00	Asian LMS Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** auch im Sender-Livestream auf www.morethansports.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
16.–19.02.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Daytona	USA
18./19.02.	Asian Le Mans Series, Abu Dhabi (2 Rennen)	UAE
18./19.02.	GT Winter Series, Valencia	E
18./19.02.	Formula Regional Middle East, Abu Dhabi	UAE
18./19.02.	Formel 4 UAE, Abu Dhabi	UAE
Motorrad		
18.02.	US-Supercross, Oakland	USA

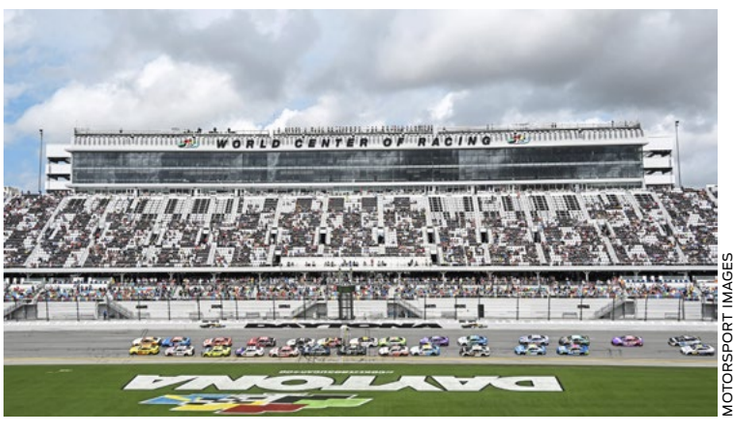
Vorschau

FERRARI

Formel 1: Ferrari zieht das Tuch von der Roten Göttin für die Saison 2023

MERCEDES

Formel 1: Mercedes lüftet endlich das Geheimnis um den neuen Silberpfeil



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR: Der große 500-Meilen-Klassiker in Daytona steht auf dem Programm

WORLDSBK

Superbike-WM: Letzte Vorbereitungen vor dem WM-Auftakt in Australien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sports Illustrated DEUTSCHLAND

Jetzt im Handel oder online bestellen unter shop.sportsillustrated.de

sportsillustrated.de sportsillustrated_de SIGermany

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.